DEL COMMERCIO

DELL' ITALIA COLLE INDIE

CENNI

STORICI E STATISTICI

ORA PER LA PRIMA VOLTA PUBBLICATI

IN LIVORNO

PRESSO LA LIBRERÌA NICCOLAI-GAMBA

STAMPATO A PISA

DA RANIERI PROSPERI

TIP. DELL' I. E R. UNIVERSITA'

1843.

AVVERTIMENTO

La ripresa delle comunicazioni dirette coll' Asia centrale e meridionale, per la via del Mar Rosso, è senz' alcun dubbio l' avvenimento il più importante dei tempi moderni. Importantissimo poi è per l' Italia, avuto riguardo ai vantaggi che ne può trarre, stante la sua posizione geografica.

Le seguenti pagine hanno per iscopo di dirigere la pubblica attenzione sopra questo grande rivolgimento, che si compie sotto i nostri occhi, e che si è in parte già operato.

Se, nello svolgere un sì grave argomento, al buon volere dell' Autore male avesse corrisposto la tenuità dell' ingegno, voglia il lettore essergli cortese di benigna indulgenza.

CAPITOLO I.

DELL' ASIA

I monumenti, le tradizioni e la storia concordemente attestano, come l' Asia fosse la prima cuna del genere umano.

Due grandi catene di montagne, scorrendo nella direzione dell' Ovest all' Est, la dividono in tre parti distinte.

1.° La parte settentrionale. Fu essa quasi ignota agli antichi, che la reputarono sepolta fra le nevi e i ghiacci eterni (*).

2.° Il centro — (abitato da quelle orde di nomadi, che sì di frequente figurarono nelle grandi rivoluzioni degl' imperj e nelle migrazioni dei popoli) — poco o nulla produce di ciò, che può alimentare il commercio.

(*) Herodot. *Lib.* 4, §. 28.

3.° Il rimanente dell' Asia, beato di dolcissimo clima, e d' un cielo sempre sereno, comprende territorj vastissimi, rimarchevoli per la ricchezza, non meno che per la varietà dei loro prodotti. Parlando di queste fortunate province, ho principalmente in mira

l' Arabia,
l' antica Persia,
le Indie di qua e di là dal Gange,
la China ed il Giappone.

Le diverse regioni testè nominate sono a vicenda la patria della seta, del cotone, dell' indaco, delle spezierie, dell' oro, delle perle, e d' ogni maniera di gemme; oggetti cotanto pregiati in Europa.

Le nazioni marittime e commerciali, che in varie epoche a noi recarono tali preziosi prodotti, si arricchirono con questo traffico.

Egli è scopo delle seguenti pagine indicare, quali vicissitudini subisse il commercio dell'Asia, e come potrebbe di bel nuovo (attivandosi nelle imperiali regie province marittime Austriache) diventare sorgente d'immenso lucro alla intera monarchia, non che al resto dell' Italia.

CAPITOLO II.

DEL MEDITERRANEO

Il mare più centrale del globo terrestre è senza dubbio il Mediterraneo. Lambendo le coste dell' Europa, dell' Africa, e dell' Asia, esso è dalla natura stessa costituito il naturale anello di comunicazione fra queste tre parti del mondo.

Quindi non dee recar maraviglia, se fu il primo ad esser solcato dai navigatori. La storia delle loro imprese si perde nelle tenebre dei secoli. Delle ingegnose congetture in proposito si trovano registrate in altre carte. Io mi debbo restringere ad alcuni rapidi cenni elementari, onde scendere regolarmente dai tempi remoti a quelli presenti.

CAPITOLO III.

DEL COMMERCIO DEI ROMANI, E DI QUELLO DEGLI ALESSANDRINI

Innanzi ai Fenicj, una densa e profonda caligine avviluppa i fasti marittimi dei popoli che abitavano sulle rive del Mediterraneo.

Troviamo prima Cartagine, arbitra del commercio e signora del mare. Distrutta quella potente repubblica, la navigazione si divise fra le varie città dell' Italia e della Magna Grecia.

Adescati i Romani dalle prime vittorie, eglino ridussero le conquiste ad un sistema (*). La necessità di conservare i loro distanti dominj in Asia; in Africa ed in Europa, gli rese esperti navigatori. Chi dubitasse

(*) Rei militari virtus *praestat ceteris omnibus*; haec populo romano, haec huic urbi aeternam gloriam peperit. CICERO, *pro Murena*.

della potenza marittima dei Romani, ponga mente alle vicende che precedettero la battaglia d'Azzio, ed agli scompigli che accompagnarono la caduta della repubblica. Le flotte dell'Italia, dell'Egitto, le marine di Rodi, di Tiro, i pirati di Tracia e di Cilicia erano in quegli enormi sconvolgimenti. Le flotte nascevano come per incanto. Si combattevano, si fracassavano su tutte le spiagge. Ma sebbene i Romani si dimostrassero prodi navarchi, pure aborrirono il traffico. Dediti alla guerra, poscia ad un ozio inerte, consumando senza produrre, comprando senza vendere, eglino non ebber mai se non che un commercio passivo ed oneroso (*). Ciò nondimeno la foce del Tevere diventò l'emporio dell'universo. Roma, che assorbiva le ricchezze del mondo allora conosciuto, tutto traeva di fuori, cominciando dai generi di prima ed assoluta necessità. La Sicilia, la costa d'Africa e la Sardegna erano i suoi granaj. Colla potenza aumentò la vanità. Crebbe il lusso, crebbero i bisogni artificiali, ed il fasto dei particolari gareggiò con quello dei monarchi.

(*) Mengotti, Com. dei Rom. *Cap.* 9, *e tutta l'Opera.*

Fino ai tempi d' Augusto la nautica non era giunta ad avventurarsi francamente oltre al Mediterraneo. Sotto il suo regno le cose cambiarono d' aspetto. Numerose flotte di mercanti alessandrini esplorarono il golfo che separa l' Arabia dall' Egitto (*).

Entrati nello sconosciuto Oceano orientale, alcuni di essi approdarono alle coste di Etiopia. Altri spinsero fino al Gange. Quindi scoperte le ricchezze e le preziose merci delle Indie, le dovizie, i ricchi prodotti degli Etiopi, ebber principio le regolari navigazioni per quell' Oceano. La brevità ch' io mi sono imposto sol mi consente di delineare un rapido abbozzo di questo traffico.

Sotto i Tolomei, l' Egitto era giunto ad un alto grado di prosperità. Ricco di prodotti naturali ed artificiali, il commercio vi avea versato immensi tesori. I Romani s' impadronirono del regno, delle sue ricchezze, e del suo commercio.

Le caricazioni destinate per le Indie partivano da Alessandria. Consistevan elleno in tele fiorite, corallo, storace, vasi di

(*) Robertson, Recherches sur les connaissances des Anciens sur l' Inde. *Sect.* 3.

vetro, vini d'Italia e di Grecia, drappi di Tiro, incensi d'Arabia, cuojo, stagno, piombo, vetro egiziano, cinture tessute, vasellami d'argento, e lavori variati all'uso greco e romano.

Tali erano i carichi che partivano da Alessandria. Ecco l'itinerario del viaggio.

Le barche, navigando su per il Nilo, arrivavano regolarmente in dodici giorni a Copto. Da Copto le merci venivano trasportate a dosso di cammelli fino alla città di Berenice, sulla costa del golfo arabico: Viaggiando di notte a motivo degli eccessivi ardori, impiegavano dodici giorni in questo tragitto. Da Berenice i vascelli partivano verso la metà dell'estate, e impiegavano venti giorni fino all'imboccatura del golfo, modernamente stretto di Bab-el-mandel. Di là si rendevano in quaranta giorni sulle coste del Malabar, ovvero andavano a scaricarsi all'Indo, o all'emporio di Barigazza.

In questi diversi scali effettuavansi i baratti. Le merci di ritorno consistevano principalmente in pietre preziose, perle, avorio, mirra, stoffe di cotone, seta, tartaruga, pietre trasparenti, diamanti, spezierie, stoviglie, gomme e profumi. I mercanti impegnati in

questo traffico soleano tornare in Egitto verso i primi di decembre, compiendo l'intero viaggio in poco meno d'un anno (1).

Questi varj prodotti, trasportati a Roma, vi si vendevano a prezzi smisurati. Il lusso della seta e delle perle in quella capitale era talmente sfrenato, da eccedere ogni credenza. La seta si pagava a peso d'oro. La cupidigia delle perle poi era degenerata in un vero furore (2). Una dama romana (la celebre Lollia Paolina) ne portava abitualmente un monile valutato a quaranta millioni di sesterzj. Se ne fregiavano perfino le donne del volgo, e disciolte nell'aceto le trangugiavano gl'istrioni (3).

Ma la descrizione del lusso smodato di quei tempi è aliena dal mio proposito, e troppo m'allontanerebbe dall'argomento che ho preso a trattare.

Osserverò soltanto, così di volo, che se il commercio delle Indie riuscì passivo e rovinoso pei Romani, non già così fu per

(1) Plin. Hist. nat. *Lib.* 6, *Cap.* 23, *et Lib.* 7. Strab. *Lib.* 17, *Cap.* 1, §. 7.

(2) Principum, culmenque omnium rerum praetii margaritae tenent. Plin. Hist. nat. *Lib.* 9, *Cap.* 35.

(3) Plin. ibid.

gli Alessandrini, ministri e fattori del commercio medesimo. Alessandria continuò a fiorire lungo tempo dopo la decadenza di Roma. Essa non decrebbe dal suo splendore, e non perdette la sua importanza, se non che quando il commercio delle Indie cessò di transitare dall' Egitto.

CAPITOLO IV.

DEL COMMERCIO DEI BIZANTINI

Nel precedente Capitolo vedemmo come i Romani non fossero *commercianti*, ma *consumatori* soltanto. Roma era una voragine senza fondo, che inghiottiva le derrate, i prodotti d'ogni paese. Tutto ciò che serviva ai suoi bisogni o al suo lusso, ella ricambiava coll'oro; onde alla fin fine vennero ad esaurirsi quei tesori, che uno storico reputava inesauribili (*).

I grandi uomini hanno la vista lunga. Alessandro, padrone d'una gran parte dell'Asia, ed anelando la padronanza del resto, capì, che una città situata sulle rive del Mediterraneo, — soltanto per breve tragit-

(*) Omnibus modis pecuniam trahunt, vexant; tamen summâ libidine divitias suas vincere nequeant. Sallust. de Bello Catil.

to divisa dal golfo arabico —, dovrebbe, prima o poi, dominare il commercio dell'Asia e dell'Europa, del Mediterraneo e del grande Oceano orientale. Così surse Alessandria. Nel tentare la conquista dell'Egitto, Napoleone rese omaggio alla perspicacia dell'eroe macedone. Se il divisamento del gran capitano andò fallito, ora, mentre io scrivo, il benefico genio della pace opera ciò, che non potè effettuare la violenza.

Il pensiero che determinò la fondazione d'Alessandria, indusse Costantino a dare il suo nome a Bisanzio, ed a trasferirvi la sede dell'impero romano. Situata fra due mari, — sull' estrema punta d'Europa, e quasi a contatto immediato coll'Asia, — la nuova metropoli sembrava, per la sua propizia posizione, destinata a diventar arbitra del commercio dei due continenti. Così infatti ella divenne a sua volta.

Gli Alessandrini, continuando i loro traffici colle Indie, cercarono a Costantinopoli quel mercato, che più non trovavano nell'antica capitale, ormai spopolata ed impoverita. Ma il commercio delle Indie, — quello dell'Asia centrale e meridionale —, non passava già esclusivamente dall'Egitto. Esso

seguitava altre vie subalterne. Ne indicherò le principali.

Le merci delle Indie, entrando per la comune imboccatura dell' Eufrate e del Tigri, risalivano il fiume fino e Babilonia, e dopo la distruzione di quella città si fermavano a Batne (1). Da Batne procedevano a Palmira e Tiro per via di terra (2). Altri mercanti, traversando il paese degli Sceniti e la Mesopotamia, si dirigevano verso i porti della Siria (3).

Una terza via principale era quella dall' Indo a Battri, scendendo l' Oxus fino al Mar Caspio, d' onde le merci piegavano nel Mar Nero (4).

Non entrerò nella contesa circa all' antica imboccatura dell' Oxus, certo essendo ad ogni modo che una gran via commerciale comunicava da Battri a Maracanda (la moderna Samarcanda), da dove le spedizioni penetravano nel Ponto Eussino (5).

(1) Amm. Marcell. *Lib.* 4, *Cap.* 3.
(2) Strab. *Lib.* 2, *Cap.* 1, §. 7.
(3) Strab. *Lib.* 14, *Cap.* 1, §. 21.
(4) Strab. *Lib.* 2, *Cap.* 1, §. 4.
(5) Strab. *Lib.* 9, *Cap.* II, §. 3.

Tutte queste strade erano come le grandi arterie, per le quali il commercio dall'Asia fluiva in Europa. Ve n' erano poi altre, meno importanti, meno frequentate, che eran, direi quasi, le vene capillari di questo moto, e per le quali i prodotti dell' estremo Oriente giungevano nei varj porti asiatici del Mediterraneo e del Mar Nero.

Ora, per questi diversi canali fluviali marittimi e terrestri, le variate e ricche derrate d' ogni parte dell' Asia confluirono a Costantinopoli, allorquando ella divenne metropoli dell' Impero, e sede degl' Imperatori. Ma la nuova capitale non ingojava tutto, come l'antica. Ella cedeva il suo superfluo alle provincie. Approvisionava l' Occidente. Le arti industriali vi furono coltivate con un successo fin' allora inaudito. Sebbene l' Impero fosse per ogni lato indebolito, e subisse la convulsione d' una lunga agonía, la residenza dei Cesari cristiani fu l' asilo di ogni civiltà ed il centro d' ogni cultura. Le pubbliche sciagure non rallentarono l'attività dei negozianti Bizantini (*). Sembra indubitato, ch'eglino spignessero i loro traf-

(*) Hieron. in Ezech. *Cap.* 2, *Epist.* 27, ad Dem.

fici diretti fino a Serendib, che alcuni hanno creduto esser l' antica Taprobana (Ceylon), altri l' isola di Sumatra (1).

Ma, se attivo era il commercio (2), non meno operosa era l' industria. Le stoffe Bisantine erano tenute in sommo pregio. Ognun sa come sotto Giustiniano le uova dei bachi da seta prima giungessero a Costantinopoli. L' Imperatore fece per ogni dove dilatare la semenza di questi utili vermi. I gelsi, altrimenti detti *mori*, si sparsero per tutta la Grecia, onde il Peloponneso ebbe nome di *Morea*.

Nella capitale, e nelle città limitrofe, oltre ogni dire fioriva il lavorío della lana. Del pari celebri erano i drappi serici con fila d' oro e d' argento, che dicevansi *auroclavi*, ossivvero le tele d' oro ingemmate, dette *crisoclavi* (3).

Ma ho detto assai in proposito. Questi, ch' io rapidamente registro, son cenni storici, non una storia. Allo scopo mio basta aver dimostrato, che l' emporio principale del

(1) Ancelot, Relat. des Indes et de la Chine, p. 135.
(2) Const. Porfirogenet. de Thamat. paj. 1438 - 83.
(3) Procop. Hist.

commercio dell' Asia fu prima Alessandria, e dipoi Costantinopoli. Osservi il lettore, che l' industria fabbriciera tenne dietro al commercio. Alessandria e Costantinopoli sentirono il bisogno di *creare* degli articoli di ricambio. Vedremo a suo tempo le medesime cause produrre i medesimi effetti in Italia.

CAPITOLO V.

DEL COMMERCIO DEGLI ARABI

Ho dipinta Bisanzio sede del Cristianesimo, delle arti e del commercio.

Adesso vedremo la supremazía commerciale passare dai Greci negli Arabi.

Era appena scorso un secolo dalla morte di Maometto, che già sotto i varj nomi di Saraceni, Mussulmanni, e Maomettani li troviamo padroni di tutte quelle province dell' Asia, che prima appartennero alla Persia ed ai Romani. Li vediamo insignorirsi dell' Egitto, stabilirsi nel nord dell' Africa, penetrare in Sicilia, e soggiogare la Spagna.

Furono tempi di lagrime e di sangue. Ma a quei feroci guerrieri, che in Alessandria ardevano il venerando archivio dell'umane cognizioni, succederono Califfi amici delle lettere e delle arti pacifiche. Gli Arabi

divennero il primo popolo marittimo e commerciale dell' Europa.

Essi mercanteggiavano in ogni lido del Mediterraneo, e nell' undecimo secolo avean già gran traffico in Pisa. Abitavano essi una parte della città, detta *Kinsik*, voce araba che significa magazzini o botteghe (1). Anche al dì d' oggi il quartiere di S. Martino in Pisa chiamasi S. Martino in *Kinsica*.

Lo storico Luitprando parla molto del concorso di questa gente straniera sulla foce dell'Arno; ed il monaco Donizzone, deplora che la celebre duchessa Beatrice fosse sepolta in una città contaminata dalla presenza di tanti pagani, Africani, Turchi, Libici, e Caldei (2). Alcuni critici hanno creduto esagerato il quadro di questo concorso. Ma giova riflettere, come in quei tempi non vi fossero mezzi regolari e sicuri di trasmetter lettere, commissioni, o valute. Quindi i mercanti eran costretti a seguitare le loro merci, ed a trasportarsi personalmente in quei diversi scali, ove loro occorreva comprare, vendere e barattare. Ora, essendo Pisa un

(1) Murat. Ann. Ital. *T. VI.* De Mercat. Sicul. Dissert.
(2) Doniz. in Vita Matildis. Rer. Ital. Script.

punto centrale per tali baratti, non dee sorprendere che quivi affluissero i Mussulmanni in gran copia.

Del rimanente ella è cosa osservabile, come gl' Italiani ed i Saracini, nemici per religioni e rivali d' industria, da un lato si odiassero, si azzuffassero in massa, mentre poi i privati, da ambe le parti, andavano, venivano, e soggiornavano sicuri a trafficare gli uni nei porti e negli emporj degli altri. Bell' esempio questo, — osserva un moderno storico Pisano (*), di cui ho spesso riportato i sensi e le parole —, e massima degna d' esser pubblicata fra le genti; cioè, « che la guerra da nazione a nazione non » dovrebbe distruggere i pacifici rapporti, » e le utili relazioni dei particolari ».

Nell' epoca, di che parlo, il Mediterraneo era solcato in ogni senso dai navigatori Mussulmanni. Erano *Arabo-Siriaci*, *Arabo-Africani*, *Arabo-Siculi*, *Arabo-Spagnuoli*. Tutti si erano ugualmente dati alle arti industriali, e mentre i popoli dell' Italia e del Settentrione si coprivano di rozze e gros-

(*) Fanucci, Stor. dei tre pop. maritt. d' Ital. *Vol. I*, *pag.* 105.

solane vesti, doveano essi doppiamente ammirare ed ambire i ricchi tessuti alessandrini, gli splendidi strati egiziani, i pregiati veli ispanici, e sopratutto quelle famigerate tele di seta, adorne di vaghi ricami, che allora chiamavansi *drappi impiumati*.

Un cronista di quei tempi ci ha lasciato la descrizione di simili stoffe in lana o in seta, sulle quali, dic' egli, si vedevano effigiate in vivissimi colori varie divise, armi, trofei, fiori, frutta, animali, o paesi (*).

In Africa ed in Spagna gli Arabi aveano stabilite varie fabbriche di cuojami. Le pelli conciate in Cordova ottener tosto gran fama in commercio. Chiamavansi *cordovani*. Quelle preparate all' uso di Marocco hanno fino ai nostri giorni ritenuto il nome di *marocchini*. Gli Arabi davano all' acciajo una tempra inimitabile; e le lame *damaschine* non hanno ancora perduta la loro antica celebrità. Periti nella meccanica, l' aveano eglino applicata fino ai lavori di ferro. Ognun conosce quella specie di serrature, che anche adesso si chiamano *saracinesche*.

(*) Card. Leon. Ost. in Cronac. Monast. Cassin. *Lib.* I, *Cap.* 55. Rer. Ital. Script.

Versatissimi nella chimica e sottili d' ingegno, immaginarono di ricondizionare i grossolani panni di lana che compravano a poco prezzo dai popoli settentrionali. Ne smontavano i colori, e, cimato il pelo, davano ad essi apparenza più bella e più lucida. Questa smontatura di colori essi operavano coll'alcali — in arabo *Kali* —. Ora, siccome in quella lingua mano d'opra si dice *mara*, i Fiorentini, che dagli Arabi appresero l'arte lucrativa di ritingere e ricondizionare i panni, la chiamarono l'arte di *kalimara*. Esistono tuttora due strade in Firenze, di cui l'una si chiama *Calimara*, e l'altra *Calimaruzza*.

Fra tanti oggetti di commercio, uno pur troppo ve n'era, che fa fremere l'umanità. Era quello degli schiavi. La feccia del volgo saracinesco non rifuggiva dalla pirateria, che l'Europa, — non a sua gloria, — tollerò per tanti secoli negli abitatori del lido africano. Or quinci, or quindi, piombando all'improvviso, quei ladroni rapivano indistintamente uomini, donne, fanciulli. Trovo che in quei tempi anche i Veneziani si dessero a questo traffico imma-

ne (1), traffico che sotto pene severissime fu vietato dai sommi Pontefici. Cito questo fatto, perchè dimostra come in ogni età la Santa Sede abominasse quegli orrori, che ha sempre condannato, ma non ha sempre potuto impedire.

Chi esamina sui documenti la storia marittima e commerciale di quell'epoca, non può a meno di rimaner maravigliato dei rapidi progressi d'un popolo, che per velocissima transizione passò della più abietta barbarie ad un alto grado d'incivilimento. Dalla Spagna alla China gli Arabi aveano negozj, officine ed emporj. Tanto era il loro genio mercantesco, che perfino i loro Califfi non isdegnarono le specolazioni marittime. È rimasta memoria d'una nave di smisurata grandezza, fatta costruire da Ab-del-Rahaman, uno dei re moreschi di Valenza, ch'egli fece caricare d'innumerevoli mercanzie, onde fossero vendute in Asia, e cambiate colle merci di quelle regioni (2).

Furono gli Arabi i primi nel Mediter-

(1) Dandol. Cronac.

(2) Hist. Saracen. in Sicil. Ismael Alemujadad Abulpheda etc. Cod. Arab. Rer. Ital. Script. *Tom. I.*

raneo a servirsi dell'ago magnetico, che eglino tenevan posato sopra una paglietta in un vaso d'acqua (1). Disegnarono le prime carte marine (2), ed introdussero nel commercio le cifre che han ritenuto il nome di *arabe*, cotanto superiori agli antichi segni numerici, stante l'uso dello *zefiro* (3), da noi detto *zero*, base di ogni calcolo decimale. Fu da loro, che Leonardo da Pisa attinse quelle cognizioni matematiche, che lo fecero poi passare per l'inventore dell'Algebra (4).

Nella nautica, nella mercatura, nelle scienze e nelle arti gl' Italiani si ebbero a maestri gli Arabi. Qualora, ad avvalorare questa verità, mancassero altri riscontri, ne porgerebbe irrecusabil prova la nostra lingua stessa, tuttavia ricca di vocaboli d'arabica origine.

Così si disse *arzanà*, e poi *arsenale*, quel locale in cui si fabbricano i bastimenti,

(1) Fanucci, Stor. *Vol.* 1, *Cap.* 8.

(2) Andres, Orig. e progr. d' ogni lett. *Vol.* 9, *Cap.* 2.

(3) Giannone, Stor. del Reg. di Nap. *Tom.* 2, *Lib.* 10, *Cap.* 2.

(4) Liber Abaci, compositus a Leonardo filio Bonacci Pisano in anno 1202. Cod. Cart. nella Bibliot. Magliab. di Firenze.

che prima si chiamava *il navale*. Quei sottili zendadi, che gli Arabi portarono da Mussol, ritennero il nome di *mussoline*. Dalla parola araba *darcennah* si fece *darsanà*, e poi *darsena*. Da *kalefat* si fece *calafato*, e si trasse il verbo *calafatare* (spalmar le navi.) Da *ad-mi-reis* è derivata la voce *ammiraglio*. Gli Arabi chiamavano *dohane* i luoghi, ove si pagavano le gabelle. Ecco la facile etimología di *dogane*. I Saraceni, onde tutta la ciurma che montava una nave avesse un interesse nella salvezza della nave medesima, la dividevano in ventiquattro porzioni, che chiamavano *kirat*. Pesavano i diamanti in *kerat*, che sono quattro grani. L' Italia imparò da loro a dividere i bastimenti in *chirati*, ed a pesare le gemme in *carati*. *Caravana* è voce araba, che non ha quasi sofferto alterazione. I Saraceni chiamavano *alfondiga* i loro banchi o negozj. Noi ne abbiamo fatto *fondaco*. Il colore *cremisi* viene dai grani di *kermes*, coi quali gli Arabi formavano le loro belle tinte porporine. Gli Arabi chiamavano *karten* lo zafferano. In commercio è tuttavia designato sotto il nome di *cartano tintorio*. I Saraceni chiamavano *giubbaton*, certe ve-

sti corte che si portavano sotto al mantello. L'Italia ne fece *giubbone*, e poi *giubba*. I drappi serici filati in oro ed argento, che venivano da *Baldac* (Bagdad), dettero origine al vocabolo *baldacchino*. *Damaschi*, e *damascati*, si dissero i tessuti fioriti di *Damasco*.

Chi ne avesse agio e volontà, potrebbe rintracciare molte altre simili etimologie (1); ma, oltre alle voci, sono fra noi rimasti anche non pochi modi di dire, ed agli amatori di tali studj raccomando il libro: — *Proverbj degli Arabi*, di monsignor Timoteo Agnolini, vescovo della Mesopotamia —.

Mi condoni il cortese leggitore questa digressione filologica.

Dopo aver parlato dei progressi commerciali degli Arabi in Europa, giova indicare quelli ch' eglino fecero in Asia.

Nel nono secolo Cabul, e Canugio sul Gange, eran punti centrali del loro traffico (2). Scendendo quel fiume, calavano

(1) Du Fresne, Glossar. lat. barb. — Gollio, Lexic. arab. — Murat. Ant. Ital.

(2) Ancelot, Rélat. des Indes etc. *pag.* 24. *e* 79.

a Serendib, ove si procuravano le perle, le spezierie, e quel legno tintorio così celebre nel medio evo, sotto il nome di *Lignum Brasile* (1).

Consta che i loro negozianti penetrassero fino in China; sia per la via di terra, sia per quella di mare. Per terra varcavano le vaste solitudini del Thibet; e per mare, partendo dal Golfo Persico, oltrepassavano il capo Comorino, ed entrando nel mar Chinese per lo stretto di Malacca, si rendevano a Can-fo-ut (adesso Quen-tong, o Canton)(2).

Furono primi gli Arabi a conoscere il thè, di cui però non fecer traffico, chè non credettero quella foglia suscettibile di smercio (3). Essi pure ne porsero contezza di quelle vaghe porcellane cinesi (4), che alcuni suppongono essere state note ai Romani sotto il nome di *vasi mirrini* (5). Del rimanente le superstiti memorie fan fede, che

(1) Murat. Antiq. Ital. medii ævi. *Tom.* 2, *col.* 898.
(2) Ancelot, Rélat. des Indes etc. *pag.* 10 *e* 94.
(3) Ibid. *pag.* 31 *a* 94.
(4) Ouardi, Notices et extraits, *Tom.* 2, *pag.* 24. Bakoni, ibid. *pag.* 397.
(5) Larcher, Mém. de l' Acad. des Inscript. *Vol.* 43, *pag.* 230.

anche in quei tempi i Chinesi eran gelosissimi dei forestieri, e prendevano contro di essi rigorose misure di diffidenza e di precauzione (1). Ciò non dimeno era notabilissimo il numero degli Arabi domiciliati a Can-fo-ut, a tal segno ch' eglino ottennero il permesso di stabilirvi un Cadì per l' esercizio della loro religione e per l' amministrazione della giustizia (2). Ecco un esempio ben antico d' un console estero, accolto in un porto del celeste impero.

Le merci spedite da Can fo-ut entravano nel Golfo Persico, e su per l' Eufrate giungevano a Bassora, primo emporio dell' Asia centrale. Dopo Bassora era sede di molti affari il Cairo, comodo alla navigazione del Nilo ed a quella del Mar Rosso.

Vedremo in seguito, come cessando gli Arabi di essere nel Mediterraneo vettori delle ricche merci asiatiche, la supremazía commerciale passasse negl' Italiani.

---

(1) Ancelot, Rélat. des Indes, *pag.* 24.
(2) Ancelot, Rélat. des Indes, *pag.* 31. 94.

CAPITOLO VI.

DELLE CROCIATE

L'immensa e benefica influenza, che le Crociate esercitarono sull' Europa, è cosa troppo evidente per abbisognare d' ulteriori dimostrazioni. I signori Heéren, Hallam e Michaud hanno esaurito il soggetto. Io me ne occupo soltanto per ciò che ha relazione al commercio.

Quella grande rivoluzione, per cui l' Europa sembrò rovesciarsi sull' Asia, non potea a meno di produrre dei resultati importanti e permanenti. I Crocesegnati, originarj di paesi, in cui gli agj della vita ed i prodotti dell' industria erano scarsi e limitati, dovettero rimaner colpiti dal lusso e dalla magnificenza orientale. Infatti non andò guari, che la devozione cessasse d' esser l'unico motivo dei pellegrinaggi in Terra Santa. I pellegrini diventarono negozianti. I

principi cristiani in Oriente avevano continue occasioni di reclamare l'appoggio, e d'invocare i soccorsi delle città marittime d'Italia. Queste seppero destramente profittare della circostanza. In ogni scalo del Levante ottennero immunità, privilegj, franchigie. Esenti dalla giurisdizione locale, e governati da magistrati della loro nazione, i negozianti Italiani disseminarono su tutto il littorale dell'Asia Minore una serie di stabilimenti commerciali, che si potevano considerare come altrettante colonie. Essi aveano delle abitazioni a parte, ove esercitavano il loro commercio. Possedevano inoltre chiese, terme, cantieri e magazzini. In alcune località eran padroni d'intiere strade. Aveano mercati e pubbliche piazze, nelle quali i loro magistrati rendevan giustizia, o componevan le liti. Ecco l'origine dei consoli. Sembra che questi estendessero la loro autorità anche sopra i commercianti appartenenti alle altre città di minor conto; i cittadini delle quali, non godendo dei medesimi privilegj, si ponevano sotto la di loro protezione (*). Fu allora che le popolazioni

(*) Paoli, Cod. diplom. del s. ord. milit. Gerosolim. *num.* 132.

marittime dell' Italia cominciarono a predominare nella mercatura, nella navigazione, nelle arti e nelle scienze. Dal decimo al decimoquinto secolo non sarebbe stata vana millantería chiamare il Mediterraneo — *un lago Italiano*. — Infatti Venezia proclamò la sua signoría sull' Adriatico (1), Genova sul Golfo Ligustico (2). L' Italia, padrona del mare, diventò centro al commercio dell' Asia, approvisionando il resto dell' Europa coi ricchi prodotti dell' Oriente. Con questo commercio acquistò siffatti tesori, che i suoi cittadini poterono gareggiare coi sovrani per la ricchezza, e talvolta superarli nella magnificenza. S' io volessi abbracciare la storia commerciale d' Italia durante il periodo in esame, mi perderei in un labirinto. Dirò soltanto poche parole, onde non trattenermi soverchiamente sopra fatti ben noti.

---

(1) Sarpi, Del dom. del Mare Adriat. Ven. 1686.
(2) Burgi, De dom. Reipubl. Januens. in mare Ligus. Rom. 1641.

CAPITOLO VII.

DELLA NAVIGAZIONE DEGLI ITALIANI NEL MEDIO EVO. DELL' INDUSTRIA, E DEI FRATI UMILIATI.

I trasporti marittimi furono per alcuni secoli quasi un monopolio esclusivo nelle mani dei Veneziani, Genovesi, e Pisani.

A cagion d' esempio parlerò della marina Veneta, qual' ella era al principio del 15.° secolo.

Venezia contava 25mila marinaj, ripartiti sopra tremila bastimenti di commercio, senza contare le piccole barche. Questa imponente flotta mercantile era protetta da un correspettivo numero di galere armate in guerra, che ne tutelavano la sicurezza (*) Ogni anno la repubblica spediva fuori diverse squadre, di cui accordava il privilegio ad alcune compagnie di particolari.

(*) MSS. citato da Graeberg. V. Antol. di Fir. Ag. 1831.

Il numero di esse variava secondo le circostanze. Sembra però ch' elleno ascendessero fino a sette (*).

1. La prima di otto a dieci vele si conduceva in Romanía.

2. La seconda era diretta a Tana.

3. La terza a Trebisonda.

4. La quarta per l' isola di Cipro e l' Armenia.

5. La quinta per la Siria.

6. La sesta per l' Egitto e la Barbería.

7. La settima varcava lo stretto di Gibilterra. Costeggiando la Spagna, il Portogallo, e la Francia, dopo lunga fermata a Lisbona, portava i ricchi prodotti d' Oriente in Inghilterra ed in Fiandra.

Sin da bel principio l' Italia comprese la necessità di ricorrere all' industria, onde creare dei mezzi di ricambio, che servir potessero a pagare le merci asiatiche, di cui essa monopolizzava la rivendita. Una consimile necessità, — come osservammo al Cap. 4.° —, l' aveano già prima sperimentata gli Egiziani ed i Greci. Il primo impulso venne dalla Sicilia.

(*) Pardessus, Tableau du commerce etc. *Tom. 3, pag. 76.*

Il re Ruggiero, colle lusinghe o colla forza, aveva attratto nei suoi stati varj artefici Bizantini, onde furono erette in Palermo le prime fabbriche di seterie e di panni (*).

A propagare simili lavorazioni nel resto dell' Italia, potentemente contribuirono i frati delle regole umili. Questi esseri solitarj (benemeriti della società per averci, nei più barbari secoli, conservato e trasmesso i semi delle scienze, lettere, ed arti), questi esseri solitarj, dico, nella povertà dei loro primi istituti, si adoprarono a perfezionare in Italia le arti meccaniche, e le manifatture. Non volendo nè possedere beni stabili, nè mendicare, nè vivere oziosi, si diedero particolarmente a fabbricare panni di lana. In Lombardia, in Toscana, in Romagna, propagarono quell'arte da loro sommamente perfezionata. Firenze gli accolse con premurosa cura. Assegnò loro chiese, chiostri ed officine. Per tal modo il popolo ebbe agio d' imparare il raffinamento d' un' arte, che fu il primo germe di quella gloria e potenza, onde sus-

(*) Fanucci, Stor. dei tre pop. maritt. ecc. *Vol. I.*

seguentemente rifulse la città regina dell' Arno.

Traevano i Fiorentini le lane greggie dalla Barbería, dalla Spagna, e dall' Inghilterra. In quest' ultimo regno erano le compagníe dei Riccomanni, degli Ughi, dei Jacopi, dei Mozzi ecc. Compravano esse le lane dai possessori dei latifondi, per inviarle in patria. Ma, oltre alle lane greggie, incettavano altresì i panni inferiori, i quali, spediti a Firenze, colà si emendavano. Coi cardi, colle tinte e colle presse si riducevano più vaghi, più morbidi e più lucidi. Così migliorati ritornavano in commercio, e si spedivano in Levante.

All'arte della lana non era inferiore quella della seta. L' altra della tintura naturalmente collegavasi alle due precedenti. Firenze, Lucca e Genova primeggiarono nella produzione dei velluti, dei broccati e delle stoffe all' uso asiatico. Le manifatture di cotone non furono dimenticate in Lombardía, a Genova, a Venezia; ma non potendo competere con quelle dell' Asia nè per il prezzo, nè per la qualità, acquistarono poca importanza. Meglio riuscirono i tessuti di canapa e di lino.

Nel Friuli, a Brescia, a Genova, in tutta la Lombardía, e nel Piemonte si stabilirono fabbriche di carta, d'armi, di lavori di ferro e d'acciajo. Uguale attività regnava nell'Italia centrale ed inferiore. A Gaeta, ad Ancona, a Pisa, ed in altre città v'erano fabbriche accreditatissime di sapone; grande articolo di esportazione per il Levante. A Firenze, a Genova, a Venezia la bigiottería fu portata ad un grado di perfezione non mai fin' allora raggiunto. La conciatura del cuojo e la preparazione delle pelli era anch'essa un'arte importante e lucrosa, che da Pisa si propagò nel resto dell'Italia. Sembra perfino, che la tessitura della paglia da cappelli non fosse ignota nel secolo 14.° (*). Le vetrerie di Venezia si acquistarono meritatamente una celebrità senza pari. Non meno reputate erano le sue fabbriche di cera. A Venezia pure furono erette le prime raffinerie di zucchero, che si conoscessero in Europa.

Oltre a tutti questi prodotti, ve n'erano poi un' infinità d'altri, che sarebbe superfluo d'enumerare. Si conoscevano in commercio

(*) Nuovo Giornale Ligustico, *pag.* 392.

sotto il nome generico di *mercerie*, *conterie*, e *chincaglierie*. Per queste parimente era celebre l'industria dei Veneziani, che si esercitò altresì con vantaggio sulle droghe medicinali. La *triaca* di Venezia era ricercatissima in ogni parte del mondo, e passò lungamente per una specie di farmaco universale.

Ma troppo mi dilungherei, s'io volessi rammentare tutte le industrie di quella industriosissima età.

Dirò piuttosto, come i profitti del commercio fossero immensi. Per convincersene, basta riflettere quanto nel 14.° secolo fossero elevati i prezzi delle merci orientali. Durante la guerra di Chiozza un ammiraglio veneto catturò un legno genovese, proveniente da un porto dell' Asia, con un carico di mussoline e drappi di Levante, che fu valutato a cento cinquanta mila ducati! Un altro ammiraglio veneto prese due navi catalane caricate per conto genovese, che furono stimate, l'una a venti, l'altra a quaranta mila zecchini (*). Ciò mostra ad un tempo quale alto prezzo avessero in Ita-

(*) Chinazzo, Cron. della guerra di Chiozza, apud Murat. Rer. Ital. Script. *col.* 746 - 47.

lia le manifatture dell' Asia, e quanto esteso fosse il commercio dei Genovesi.

I tessuti di lana formavano a dir vero l'articolo essenziale dei baratti in Levante. Ciononondimeno vi aveano esteso spaccio tutti quegli altri oggetti di fantasía, privi per loro stessi di valore intrinseco. Gli elevati prezzi che comandavano, era premio della mano d' opra, onde il ricavo quasi tutto rimaneva a benefizio degli artefici e dei negozianti Italiani. Del rimanente, che in quei tempi i lucri del commercio fossero immensi, si può anche desumere dall' interesse del danaro. Nelle città marittime variava dal 20 al 30 per cento (*). I negozianti, i quali toglievano dei capitali ad imprestito ad un frutto così gravoso, doveano nel giro dei loro traffici necessariamente ritrarne un maggior costrutto. Nè ciò dee sorprendere, ove si rifletta che tutto il Settentrione era allora tributario dell' Italia pei prodotti asiatici. Le operazioni di banca erano un monopolio dei Fiorentini, e per questo doppio motivo il numerario dell' Europa colava nella nostra penisola.

(*) Hallam, Hist. of the middle ages.

CAPITOLO VIII.

DEL COMMERCIO IN ITALIA AL PRINCIPIO DEL 15.° SECOLO.

Il reggimento popolare, — procelloso sempre, e così spesso funesto —, predominante nelle città Italiane, era perpetua sorgente di dissensioni interne, e di guerre al di fuori, quest' ultime fomentate dalla gelosía di mestiere. I Genovesi sconfissero la flotta Pisana alla celebre battaglia della Meloria, e fu questo per Pisa un colpo mortale. I Fiorentini poi compierono l' opera.

Firenze, — a sessanta miglia dal mare —, era per la sua geografica posizione subordinata a Pisa. Ogniqualvolta insorgevan contese fra le due repubbliche, i Fiorentini eran costretti a valersi per le loro spedizioni marittime del porto di Talamone, — che apparteneva ai Sanesi —, ossivvero erano nella necessità di ricorrere a

quello d'Ancona (*). Risoluta di scuotere ad ogni costo il giogo, che impazientemente subiva, Firenze giurò lo sterminio della sua rivale. Dopo eroica resistenza, — presa per fame nel 1406 —, Pisa scomparve dal numero degli stati indipendenti. Livorno diventò lo scalo di Firenze.

Per tal modo la Repubblica Fiorentina, cominciando a figurare qual potenza marittima, divise con Venezia e Genova la supremazía commerciale d'Italia.

Avanzando il secolo, succederono cambiamenti importanti. Il dì 28 Maggio 1453 crollò l'antico trono dei Cesari in Oriente. Costantinopoli fu presa d'assalto da Maometto II, il quale vi stabilì la sede dell'impero Ottomanno.

Se questo avvenimento contribuì alla gloria letteraria dell'Italia, grandemente n'ebbero a soffrire i suoi materiali interessi. Le comunicazioni coll'Asia si resero allora più difficili ed incerte. Per altra parte le civili discordie, che da sì lungo tempo infierivano in ogni angolo della penisola, aveano indotto molti negozianti ed arte-

(*) Pagnini, *Tom.* II, *pag.* 26.

fici a migrare oltre ai monti. Questi seco recarono la loro industria, l'attività, le pratiche cognizioni, ed i loro capitali. Le estere nazioni ivano dirozzandosi, ed a grado a grado scuotevano il torpore della pristina inerzia. La Fiandra e l'Inghilterra già sorgevano emule della operosità italiana. Altronde Lorenzo il Magnifico, col fratello Giuliano, non poco contribuirono ad accelerare la decadenza dei lanificj nella lor patria. Fecero essi filare le lane, e fabbricare i panni in Inghilterra, d'onde prima traevano il genere greggio. Siffatta specolazione riuscì per essi d'immenso lucro. Ma le altre compagnie fiorentine, per reggere alla concorrenza dei prezzi, dovetter seguitare il medesimo sistema; e così venne trasportata altrove un'industria, cui Firenze andava debitrice del suo splendore e della sua potenza.

Ciò non di meno continuava la penisola ad esser l'emporio del commercio dell'Asia. Vuole il Fanucci (*), che sin dal duodecimo secolo i Pisani avesser traffici diretti colle Indie per la via del Mar Rosso.

(*) Stor. dei tre pop. maritt. *Vol.* II, *Cap.* 5.

In nessun luogo però ne trovo la prova. Non è difficile, che qualche viaggiatore incognito vi sia penetrato, come vi penetrarono Marco Polo e Beniamino di Tudela. Ma nessuna città Italiana vi ebbe mai relazioni estese, seguitate, e regolari. Ho indicato altrove i diversi canali, pei quali i prodotti della China, delle Indie, e della Persia giungevano nel Mar Nero, a Costantinopoli, a Trebisonda, ad Alessandria, e nei diversi scali dell' Asia minore. Fu in cotesti porti, e certo non più oltre di Aden, che i negozianti Italiani faceano i loro acquisti ed effettuavano i baratti.

Del rimanente niun dubbio, che diversi individui s' inoltrassero fin nelle estreme e più recondite parti del vasto continente Asiatico. Oltre ai viaggi di Tudela e di Marco Polo, testè rammentati, sono giunti fino a noi gl' itinerarj d' Oderico di Portenan (che nel 1318 si recò nelle Indie e nella China), e l' altro di Balduccio Pegolotti, fiorentino, che intraprese lo stesso viaggio nel 1335 (*). Ma non furono essi già i primi. Alcuni pii missionarj gli avean

(*) Pardessus, *Tom.* II, *pag.* 13.

preceduti. L' Ascellino, frate domenicano, batteva la stessa via sin dal 1245. Piano Carpino, frate francescano, lo seguitava nel 1246. Il Padre Rubriquis, dello stesso ordine, si mosse sulle loro traccie nel 1253 per comando di S. Luigi Re di Francia (*).

Ma se gl' Italiani non giunsero a stabilire dei traffici diretti colle Indie e colla China, i racconti dei soprindicati viaggiatori, (e massime l' ultima relazione di Niccolò de' Conti, veneziano, ripatriato nel 1445, dopo di avere perlustrato le parti più arcane dell' Asia per lo spazio di 25 anni continui), potentemente agitarono gli animi, generando il desiderio di penetrare in quei paesi rigurgitanti d' ogni maniera di ricchezze. Le maraviglie, le sterminate dovizie delle Indie, volavano di bocca in bocca. Eran téma a tutti i discorsi. Quindi la bramosía di viaggiare, la smania delle avventurose scoperte, diventò, direi quasi, una morale epidemía; una irrequietudine febbrile ed attaccaticcia s' impadronì delle immaginazioni. Questo spirito d' intrapresa, che imperioso tormentava le menti, fu per av-

(*) Pardessus, *Tom.* II, *pag.* 12.

ventura primo incentivo alle meditazioni di Colombo. L'idea del Cattajo lo sospinse in America. Ma non mi voglio allontanare dal mio argomento.

CAPITOLO IX.

DELLA SCOPERTA DEL CAPO DI BUONA SPERANZA, FUNESTA ALL' ITALIA. LA SUPREMAZIA COMMERCIALE PASSA DAI PORTOGHESI NEGLI OLANDESI, E DA QUESTI NEGL' INGLESI.

Fino al 15.° secolo il Portogallo non ebbe nè marina, nè commercio da parlarne. Traeva dall' Italia le merci dell' Asia, e questo traffico era principalmente esercitato dai Veneziani. Al Cap. VII abbiam veduto, come una squadra mercantile veneta, varcando ogni anno regolarmente lo stretto di Gibilterra, si fermasse a Lisbona, per quindi proseguire in Inghilterra ed in Fiandra.

Nel 1415 i Portoghesi s' impadronirono di Ceuta sulla costa d' Africa. Siffatta conquista, comunque per sè stessa poco importante, servì non dimeno a dare un nuovo impulso a quello spirito d' intrapresa e

di specolazione, che per ogni dove ívasi risvegliando. Nato in Italia, si dilatò nel Portogallo. L'Infante D. Enrico, infiammato dalla lettura dei viaggi di Marco Polo (1), (la di cui verità veniva confermata ed autenticata da quelli più recenti del Conti), avea per avventura avuto sott' occhio la mappa del mondo disegnata da Marino Sanudo, veneziano, sopranominato Torzello; la quale, sebbene erratissima, pur dimostrava una continuazione del mare sotto l'estrema punta dell' Africa (2). Checchè siasi di ciò, egli è certo che l'Infante concepì la lusinga di scoprire una nuova via che conducesse alle Indie. Qui per brevità tralascio di riprodurre dei ben noti dettagli, — le corse esploratorie di Alvise di Ca-da-mosto —, il vano tentativo d'Antoniotto Gusmari —. Ognun sa, come la speranza del regal Mecenate si realizzasse più tardi, in grazia delle spedizioni di Diaz e di Vasco de Gama.

La scoperta del Capo di Buona Speranza fu per l'Italia una sventura, poichè

(1) Pardessus, *Tom.* III, *pag.* 104.
(2) Fanucci, Stor. dei tre pop. maritt.

le tolse il commercio dell' Asia, che ad un tratto passò nelle mani dei Portoghesi. Ma nulla è durevole su questa terra. Dopo un' epoca brillante, il Portogallo ricadde nella primitiva insignificanza. Gli Olandesi sursero padroni del mare, ed arbitri del commercio asiatico. Eglino poi a lor volta dovetter cedere il posto agl' Inglesi, che l' occupano al giorno d' oggi. La minuta relazione di tutte queste vicende mi trarrebbe fuor di solco; ed io debbo soltanto occuparmi del commercio dell' Asia ne' suoi rapporti coll' Italia.

CAPITOLO X.

DEL COMMERCIO DELL' ASIA DAL 1820 AL 1831. DELLA RUSSIA. D' ODESSA E DI TREBISONDA.

Lasciammo l' Inghilterra signora del commercio orientale, ch' ella faceva per la via del Capo di Buona Speranza.

L' Europa, diventata tributaria dell'emporio di Londra per tutti quei prodotti asiatici, che non si potea procurare per altre strade, dovette lungamente subíre la legge, che le veniva imposta; legge tanto più dura, inquantochè tutti i mercati dell'Asia centrale e meridionale, coi suoi 500 millioni di consumatori, rimanevano ermeticamente chiusi all' industria del continente Europeo.

Finalmente la Russia — potenza ad un tempo europea ed asiatica — seppe, la prima, sottrarsi ad un giogo, che le riusciva di soverchio oneroso. Pensò quindi di attin-

gere alle sorgenti quei generi, che prima incettava di seconda mano.

Con tale veduta attivò le interne comunicazioni fluviali; tracciò nuove strade al commercio; l'incoraggì collo stabilimento di periodiche fiere; e le próvide cure del governo non tardarono ad esser coronate dal più felice successo.

Confinando da un lato col Celeste Impero, e dall'altro colla Persia, le circostanze locali e geografiche si volgeano favorevoli alla meditata impresa. In fatti, mentre dal mercato di Kiatka le giunge il thè della China, le caravane di Tiflis, d'Oremburgo e d'Astrakan, concentrandosi a Nijni Novogorod, adducono le preziose merci d'Oriente fino al cuor dell'impero.

Dopo le lunghe e micidiali guerre Napoleoniche, impararono gli uomini a meglio apprezzare i beneficj della pace. Laonde, risuscitatosi sul nostro continente lo spirito d'industria e di specolazione, si volse supplichevole verso la Russia. Consentì ella a servire d'intermediaria fra l'Europa e l'Asia centrale. Quindi i panni e le manifatture della Germania e della Francia arrivarono fino alla China per la già

indicata via di Kiatka, ossivvero penetrarono nella Persia, passando dalla Crimea, dal Caucaso, e dalla Georgia. Così cominciava un movimento, al quale non rimasero estranei gli stessi negozianti Inglesi. Anzi vi presero parte attivissima, sperimentando i vantaggi che loro offriva un traffico più diretto e sollecito.

Ma nell' anno 1831 eccoti apparire un ukase imperiale, che proibiva il transito organizzato da Odessa a Redoute-Kalé, scalo situato sulla riva opposta del Mar Nero, che comunica con Tiflis, ove la Francia avea già accreditato un Console.

Fu specialmente in grazia di questo transito, che poche capanne di pescatori si convertirono in una città popolosa e fiorente. La statistica dell'America settentrionale, ricchissima come ella è in fenomeni di questo genere, non porge nessun esempio, che possa paragonarsi al rapido, e direi quasi prodigioso incremento di Odessa.

Ma il governo Russo ritenne, ciò che tanto giovava ad Odessa, riuscire dannoso agl' interessi generali della monarchia. Perciò non volle che gli stranieri ulteriormente attingessero alle sorgenti d'un traffico, che

ogni giorno iva crescendo in estensione ed in importanza. Nel vietare il transito pei suoi stati, la Russia ebbe in mira l'incoraggimento delle manifatture indigene, affinchè per l'avvenire potessero esse esclusivamente servire ai baratti colle merci dell'Asia.

Siffatta misura, inaspettata e severa, colpì dolorosamente l'industria tedesca, francese, ed inglese. Ma l'impulso era dato. L'Europa fabbriciera provava ormai la necessità imperiosa di riannodare le antiche comunicazioni dirette coll'Asia centrale. Nelle menti attive gli ostacoli sono sprone al desiderio di superarli.

Non potendo traversare la Russia, il commercio si aprì un altro varco. Prese la direzione di Trebisonda, città munita d'un comodo porto, e situata a breve distanza dal confine Persiano.

I progressi del traffico in Trebisonda sembrano assolutamente favolosi.

Nel 1832 le esportazioni erano di soli 7 1/2 millioni di franchi. Nel 1836 crebbero a 44 millioni.

Nel 1834 le importazioni non ecce-

devano 11 millioni. Nel 1836 sommarono 43 millioni! (*)

Simili fatti non abbisognano di commentarj. Essi dimostrano colla più evidente chiarezza, come l'industria Europea cedesse al bisogno irresistibile di aprirsi una via diretta, onde raggiungere i gran mercati dell'Asia.

(*) Journal des Débats *del* 27 *Settembre* 1839.

CAPITOLO XI.

DELLA POLITICA COMMERCIALE DELLA GRAN BRETTAGNA.

Mentre i prodotti industriali dell' Europa continentale ivan tentando or questa, or quella via, onde penetrare nell' interno dell' Asia, la politica commerciale dell' Inghilterra avea subíto delle modificazioni essenzialissime.

Spirato il termine del privilegio anticamente conceduto alla compagnía delle Indie Orientali, venne questo a grado a grado del tutto abolito.

Considerando la penisola indostanica qual parte integrale dei dominj brittannici, il commercio coll' impero Anglo-Indiano fu aperto a tutte le nazioni. Accorti ed intraprendenti gli Americani, furono più particolarmente solleciti a profittare di questa facoltà, come rileveremo a suo tempo.

Serva il dire, che la compagnia delle Indie esiste oggi soltanto di nome. Essa in sostanza altro non è, se non che un dipartimento speciale subordinato al minestero, come tutti gli altri pubblici dicasteri.

Una tal concessione servì di preludio ad altre innovazioni anche più importanti.

Se da un lato si aboliva il monopolio del commercio delle Indie, dall' altro si stabiliva in massima, *la celerità delle comunicazioni essere l' anima dell' industria*. Quindi ai bastimenti a vele si surrogavano quelli a vapore, ed il suolo si copriva di strade ferrate.

Alla sagacità del governo brittannico non sfuggì la tendenza dell' Europa a raggiungere i gran mercati dell' Asia per vie più dirette ed economiche. Esso allora si pose risolutamente alla testa d' un movimento che non potea comprimere, e che altronde coincideva colle sue vedute e coi proprj interessi. Volle dunque che si aprissero queste comunicazioni, ma volle altresì assicurarsene il dominio, al qual uopo era indispensabile ch' elleno sboccassero nel Mediterraneo. Quindi pose in non cale la linea improvvisata a Trebisonda, conducen-

te in Persia. Stante la difficoltà di penetrare nel Mar Nero, e stante i trattati che ne vietano l'ingresso alle navi da guerra, ognun vede quanto in caso di politiche dissidenze questa linea sarebbe riuscita mal sicura e precaria. Per ciò divisava, che il commercio della Persia, come quello del rimanente dell'Asia, dovesse far capo in un porto del Mediterraneo, onde in qualunque emergenza poterlo efficacemente tutelare.

Vedremo in séguito, come avesse esecuzione questo progetto.

Frattanto il pensiero lungamente maturato dal governo inglese, — quello cioè di attivare una comunicazione diretta coll'Asia centrale attraverso il Mediterraneo, — fu, secondo le varie opinioni, diversamente giudicata. Per me non veggo, come siffatta misura possa ragionevolmente eccitare lo sdegno, o destar l'invidia di chicchessía. Le popolazioni marittime del Mediterraneo per certo non hanno motivo di lagnarsene, e l'Italia sopra tutto dee considerare questo rivolgimento come una fortuna.

L'Europa è stata spesse fiate paragonata ad una gran famiglia. Chi ben vi riflette, si dee convincere, che tutte le pacifiche intraprese tendenti all'incremento

del commercio, allo sviluppo dell' industria, in ultima analisi risultano di vantaggio universale. Nei tempi che corrono, il diritto esclusivo di commerciare in un' intiera parte di mondo, — massime in una parte così ricca e popolosa come l'Asia —, è un sogno, un' illusione, che non può nè abbagliare gl' individui, nè sedurre le nazioni. Un monopolio simile a quello, che gli Spagnuoli in passato esercitavano nelle loro colonie d'America, è ormai affatto impossibile. Il solo monopolio che possa reggere, è quello che nasce dalla concorrenza. Avrà maggiore spaccio colui che venderà roba migliore, ed a minor prezzo del suo vicino. Su questa base l' industria continentale può gareggiare coll' industria inglese; che se le cede la palma in un articolo, primeggerà in un altro. Schiuso finalmente il vasto mercato dell'Asia a tutti i popoli, ne ritrarrà ciascuno un premio commensurato alla sua maggiore solerzia ed attività. Se nel promuovere questo importantissimo avvenimento l' Inghilterra serviva al proprio interesse, giova riflettere, come nel tempo stesso ella rendesse un segnalato servigio al rimanente dell' Europa.

CAPITOLO XII.

DELLA FORTEZZA E PORTO DI ADEN. DELLA MECCA E DI GEDDA.

Allorquando l' Inghilterra decise d' aprirsi una via diretta, per penetrare nel cuor dell' Asia, ella dovea naturalmente prescegliere la linea di comunicazione la più breve e la meno esposta al rischio d' essere intercettata. Quest' ultima condizione era tanto più essenziale, inquantochè una interruzione nei regolari rapporti fra le provincie Anglo-Indiane e la metropoli, sarebbe riuscita del pari dannosa ai pubblici ed ai privati interessi. Gli affari commerciali non n' avrebbero sofferto meno di quelli governativi. Quindi il ministero volse i suoi sguardi verso quel braccio di mare, che divide l' Asia dall' Africa. Le considerazioni che motivarono la fondazione d' Alessandria, o la spedizione di Napoleone in Egitto, ricor-

sero per avventura alla mente del gabinetto brittannico. Esso conobbe ed apprezzò il partito che trar potea dal Golfo Arabico, e ne volle dominare l'ingresso, come in altro tempo erasi assicurato quello del Mediterraneo, mediante la presa di Gibilterra.

A tal effetto nessun punto era più opportuno di Aden, città fortissima, che può dirsi la chiave dello stretto di Bab-el-mandel. Gl'Inglesi l'ebber per compra, e ne sono attualmente i padroni.

Basta consultare una carta geografica, per convincersi a colpo d'occhio dell'estrema importanza d'un tale acquisto, sia che si consideri come posizione militare, sia che si riguardi come stazione marittima e mercantile. Non sarà forse discaro al leggitore il trovar qui raccolte alcune concise notizie intorno ad un porto, che dopo il volgere di tanti e tanti anni torna adesso cospicuamente a figurare negli annali della navigazione e del commercio.

Aden, — che nutriva estesi e facili rapporti con Ormus e la costa settentrionale della penisola al di qua del Gange, — avea già nel medio evo un traffico molto esteso. *Ebn-el-Ouardi* (che scriveva al princi-

pio del 14.° secolo) narra, come in gran copia vi approdassero le navi della China, di Malacca, e delle Indie, conducenti le merci dei loro respettivi paesi (1). L' intiera popolazione (composta quasi esclusivamente d' Arabi e d' Indiani), dedita alle mercantili intraprese, traeva altresì non mediocre profitto dalla preparazione dell' *amphiam*, ricercatissimo in Oriente, e conosciuto in Europa sotto il nome d' *oppio tebaico* (2). L' odio cieco ed inveterato dei Mussulmanni ne avea allontanato i Cristiani. Ma alla fine più dei pregiudizj ne potè l' interesse, e sul nascere del 15.° secolo troviamo Aden popolata di negozianti Italiani, che vi aveano fondachi e botteghe (3). Le merci, che vi giungeano dalle Indie, erano inoltrate alla Mecca col mezzo delle carovane. Più tardi fu preferita un'altra strada. Oltrepassando lo stretto di Babel-mandel, le navi approdavauo a Gedda, a poca distanza dalla Mecca, onde la prima di queste città diventò lo scalo della seconda.

(1) Notices des Manuscrits etc. *Tom.* II, *pag.* 43. Pardessus, *Tom.* III.

(2) Corsali, *fol.* 205. Pardessus, *Tom.* III, *pag.* 39.

(3) St. Stefano, *fol.* 381. Pardessus, *Tom.* III, *pag.* 38-40

Nel 1326 il Soldano d'Egitto immaginò d'attrarre a Gedda tutto il traffico del Mar Rosso. Con questa veduta impose doppio dazio su tutte le navi indistintamente, le quali, varcando lo stretto, si fosser prima soffermate ad Aden. Lo scalo intermedio di Aden fu quindi con diligenza evitato dai naviganti; per il che recandosi eglino direttamente a Gedda, resero quest' ultimo porto del pari florido e frequentato. Le merci che vi si sbarcavano, aveano due diverse destinazioni, cioè per la Mecca e pel Cairo.

Allora, come adesso, i pellegrini maomettani recavansi assidui a visitare la città nativa del Profeta. Il loro concorso era immenso, e le pratiche religiose non escludevano la cura degl' interessi mondani. Per tal guisa vi si stabilì una specie di fiera perpetua; fiera, che a buon dritto poteasi annoverare fra le più importanti del mondo.

Ne sia prova, che ogni anno una carovana composta di 40mila persone, e di 35mila cammelli, partiva dalla Mecca per Damasco, impiegando 40 giorni e 40 notti nel tragitto. Dalla Mecca pure partiva

un'altra carovana di 60mila cammelli alla volta del Cairo. Ma non perciò erano abbandonati o negletti i trasporti marittimi. Salpando da Gedda i navigli deponevano i loro carichi a Tor, — piccolo porto distante cinque leghe da Suez —, d'onde venivano poscia respinti al Cairo ed in Alessandria.

Da questi fatti spezzati emerge a sufficenza, di quanta entità si fosse il movimento commerciale in esame.

Gedda è tuttavia rimasta un punto importante; a tal segno, che nel mese di Febbrajo dell' anno corrente il governo Francese propose di stabilirvi un consolato (*).

In un altro capitolo ragionerò più a lungo della navigazione del Mar Rosso.

(*) Galignanis Messenger *del 4 Febb.* 1842.

CAPITOLO XIII.

DELLA INTRAPRESA POSTALE DEL SIG. WAGHORN.

Prima che si generalizzasse la navigazione a vapore, occorrevano da otto a dieci mesi per avere risposta ad una lettera spedita da Calcutta a Londra. Un sì lungo indugio inceppava l'azione del governo, mentre riusciva di grave nocumento ai privati.

Un uomo del pari intelligente ed attivo — il sig. Waghorn — segnalò l'inconveniente, e propose il rimedio.

Immaginò egli d'organizzare una corrispondenza diretta fra l'Europa e l'Indostan per la via del Mar Rosso. Partendo da Calcutta, un vapore dovea raccogliere le valigie di Madras, Ceylon, e Bombay, per quindi recarle a Suez. Così nel ritorno, seguitando l'ordine inverso.

Siffatta proposizione fu tanto meglio accolta dal governo e dal pubblico inglese, inquantochè il possesso d' Aden ne porgeva sufficente garanzía, che questa linea di comunicazione non sarebbe di leggiero interrotta o turbata.

Infatti nelle recenti vertenze politiche d'Oriente non pochi plausi ottenne il Vicerè d' Egitto, per aver permesso il transito delle corrispondenze attraverso i suoi stati mentre la guerra ardeva in Siria, e mentre appunto una squadra Austro-Brittannica bombardava san Giovanni d' Acri.

Facendo eco all' altrui lode, non vuolsi per altro nascondere, come un tal procedere fosse del pari generoso e politico. Il Pascià non si potea dissimulare gl' insigni vantaggi, che sarebber derivati al di lui paese, se il commercio delle Indie fosse tornato a transitare dall' Egitto. Coll' arrestare le corrispondenze di recente intavolate, egli avrebbe recato agli altri un passeggiero incomodo; ma, a sè stesso, avrebbe cagionato un danno permanente ed irreparabile. Valga il vero, Mehemet Alì ha statuito un bello e memorabile esempio; ma non diminuirò la sua gloria, rilevando come in

lui la moderazione non fosse minore dell' accorgimento.

Per dirigere l' azienda delle corrispondenze il sig. Waghorn stabilì una casa in Alessandria. Adesso le lettere di Calcutta arrivano a Londra in sei settimane. Non vuolsi tacere, come in séguito della maggior sollecitudine il loro numero siasi aumentato in una proporzione veramente prodigiosa.

L' anno innanzi che il sig. Waghorn attivasse la sua intrapresa postale, le lettere ricevute e spedite per la via del Capo, fra l' Inghilterra ed i suoi possessi Indiani, ascesero a 300,011. Nell'anno dopo che fu aperta la linea del sig. Waghorn, sommarono a più del doppio, cioè a 680,842. Un tale aumento sarebbe appena credibile, se non risultasse da un documento ufficiale (*).

Questo solo fatto somministra indizio sicuro del merito d' un' intrapresa, che l' Inghilterra seppe apprezzare al suo giusto valore. Trattavasi infatti d' un avvenimento gravissimo, come quello che segnava la via alla più strepitosa rivoluzione commerciale, che si fosse operata dal 15.° secolo in poi!

(*) Morning Herald *del* 15 *Marzo* 1841.

Eppure fece poco senso nei varj stati continentali, e passò quasi inosservato in Italia. Nulladimeno era fatto un gran passo, un passo gigantesco — . Ne vedremo or ora le immediate conseguenze.

CAPITOLO XIV.

*DELLA NAVIGAZIONE DEL GOLFO ARABICO.
ULTIMA COMPARSA DEI VENEZIANI
IN QUELLE ACQUE.*

Quando i Portoghesi, girata l' estrema punta dell' Africa, approdarono alle Indie, i negozianti Italiani rimasero sbigottiti da un avvenimento, che facea cambiar di faccia alle loro antiche fortune. Ma la costernazione giunse al colmo, allorchè li videro diffondere nel seno dell' Europa le spezieríe, le gemme, ed i ricchi prodotti di quelle remote contrade. I Portoghesi vi erigevano fondachi e fortezze in ogni lido, spiegando il duplice carattere di mercatanti e di conquistatori.

Non meno solerti e prepotenti si dimostravano gli Spagnuoli nell' altro emisfero.

A danno dell' Italia erasi compiuta una strepitosa rivoluzione. Venezia e Genova e-

rano sul tramonto. Lisbona e Cadice rapidamente assumevano il rango di magazzini esclusivi per tutto ciò, che gli uomini trovano delizioso e giovevole nelle produzioni dell' Asia e dell' America.

I Veneziani, desiderosi di porre un argine a tanto male, intavolarono segrete pratiche col Soldano d' Egitto, onde cacciasse i Portoghesi dalle Indie (1). A tale effetto eglino spedirono a Suez gran copia di legnami, attrezzi e munizioni, con abili costruttori navali. Ne risultò una squadra di sei galere, un galeone, e quattro altri grossi bastimenti. Con questi legni, — fatta alleanza con altri principi Indiani, — il Soldano tentò d' espellere i nemici dai varj punti che occupavano. Da principio la flotta Veneto-Egizia riportò qualche leggiero vantaggio; ma in appresso i Portoghesi, — adunate maggiori forze, — la sconfissero totalmente, e rimaser padroni dell' Oceano orientale (2). Succedevano queste cose correndo l' anno 1511.

(1) Fanucci, Stor. ecc. *Vol. IV*, *Cap.* 13.

(2) Castaneda, Stor. della scop. e della conquista delle Indie orient. dai Portoghesi. Ven. 1678.

Nel 1518 la Signoría di Venezia, disperando di poter snidare i Portoghesi dai loro possessi Asiatici, escogitò un altro mezzo, onde sottrarsi all'impendente rovina.

Vedendo il gran rivolgimento che si era operato, e non trovandosi atta nè a reprimere i suoi nuovi rivali, nè a concorrere con loro per la nuova strada delle Indie orientali, offrì al re di Portogallo di comprar essa, a convenevol prezzo, tutte le spezierie ch' entrerebbero in Lisbona, prelevata la quantità necessaria pel consumo del paese (*). In altri termini, non potendo più fare il commercio diretto coi prodotti dell' Indie, i Veneziani tentarono di diventarne gli appaltatori in Portogallo. Ma il re Emanuelle era troppo sagace, per dare favorevole ascolto a siffatta proposizione. Il monopolio del commercio orientale era ormai irrevocabilmente passato in altre mani.

Se questo avvenimento afflisse l' Italia intera (specialmente Venezia e Genova), non riuscì meno sensibile al Sultano d' Egitto, il quale movendosi ai danni dei Por-

(*) Osorius, De rebus Eman. *Lib.* 12.

toghesi, allegava perfino un suo preteso esclusivo diritto sul commercio delle Indie (*). In sostanza ei voleva conservarne il transito pei suoi stati. Qualora i Veneziani e i Genovesi avessero saputo trarre partito da queste disposizioni, si presentava ad essi favorevole il destro d' ottenere privilegj ed immunità per la navigazione del Mar Rosso; nel qual caso la loro condizione non sarebbe poi stata disperata. Da Aden poteansi di leggieri spingere all' India prima; e siccome nella brevità del viaggio e nella maggiore economía dei trasporti loro offrivasi un mezzo di sostenere la concorrenza coi loro emuli, la Germania e la Francia avrebber continuato ad approvisionarsi ne' porti d' Italia.

La primazía nel commercio dell' Asia era ormai distrutta; ma perdendo molto, per l' ineluttabile necessità dei tempi, non sarebbesi almeno perduto *tutto*.

(*) Fu il 24.° Soldano d' Egitto. — CASTANEDA rammenta i suoi nomi: Almalek-al-Asharaf Abul Nasr Sayf Eddin Kanfu-al-Gauri. Forse per brevità i nostri storici lo chiamarono Canfon Gauro. — Regnò 16 anni, e morì in battaglia vicino ad Aleppo, ove le sue truppe furono sconfitte da quelle del Gran Sultano Selim. POCOCK, Hist. des Dynast.

Le gelosíe, le gare, il rancore ostarono ai comuni interessi; e ben quadra alla circostanza la sentenza d'un antico poeta:

« *Quid juvat errores, mersâ jam puppe, fateri?*
« *Quid lacrimæ delicta juvant commissa secutæ?* (1)

Il commercio delle Indie fu perduto all'Italia, perchè non potè essere nè tutto dei Veneziani, nè tutto dei Genovesi. Entrambi poi s'accorsero dello sbaglio, e piansero il danno, quando tornavano inutili le querele ed i lamenti.

Laudator temporibus acti, dice Orazio (2), beffeggiando coloro, ai quali una cieca ammirazione per il passato impedisce di vedere ciò, che vi è di utile o di buono nel presente. Per lo più gli uomini sono assai propensi a dar lode a ciò che si faceva, onde versare il biasimo sopra quello che si fa. Nondimeno anche i più appassionati debbono convenire, che ai dì d'oggi non si rinunzierebbe ad un deciso ed insigne vantaggio, pel mero timore d'averlo a dividere con altri.

(1) Claud. in Eutrop. *Lib.* II.
(2) De Arte poet.

Ogni governo dee vegliare sul proprio interesse, che è quello dei suoi governati. Ma nessun governo, per certo, recherebbe un danno positivo a sè stesso, privandosi d'un evidente benefizio, coll'unica ed invida mira d'impedire, che gli utili resultati se ne potessero estendere anche ad uno stato limitrofo.

Ognuno trae l'acqua al suo mulino. Il proverbio s'applica del pari agl'individui ed alle nazioni. Male però macinerebbe colui, che si privasse della motrice corrente per toglierla al suo vicino! Ora, nel caso nostro, i mulini sono a Trieste e Venezia, a Genova ed a Livorno; ad Ancona, come a Napoli. La forza che muove l'uno, dee comunicare il movimento agli altri. Dunque l'acqua scorrerà dalle Alpi al mare, e feconderà l'Italia intiera.

Ecco come le pacifiche intraprese in ultima analisi ridondano a comune benefizio; ecco come il bene d'uno stato merge nell'interesse di tutti gli stati.

Dopo d'avere con questo esempio rischiarato una tési precedentemente accennata al Cap. XI, riprendo il filo dell'interrotto ragionamento.

Il commercio delle Indie era ormai passato in altre mani. Veneziani e Genovesi s'accorsero, troppo tardi, del pregiudizio che si erano a vicenda recato. Non pensarono alla medicina, se non che quando il malato era morto.

Dall'anno 1511 in poi nessuna nave italiana solcò i flutti del Mar Rosso, e per tre consecutivi secoli i vessilli cristiani cessarono di sventolare in quelle acque.

Il commercio è simile ad un fiume. Séguita il pendìo delle circostanze. Il suo letto naturale è la via la più breve.

La presa di Costantinopoli, la chiusura del Mar Nero, e la scoperta del Capo di Buona Speranza, trassero il commercio delle Indie in una via artificiale. Ma sin d'allora era a prevedersi, che prima o poi, rimossi i sovrastanti impedimenti, sarebbe tornato a scorrere per l'antico canale.

Questa grande, portentosa rivoluzione si opera adesso — sotto i nostri occhi —; ed è ben degna di fissare l'attenzione dei governi d'Italia, della classe industriale, e del ceto marittimo e mercantile.

Il primo passo, come vedemmo nel precedente capitolo, fu l'intrapresa postale del sig. Waghorn.

Quando egli propose di far varcare lo stretto di Bab-el-mandel alle navi a vapore, per portare le valigie a Suez, mille oppositori gli si scagliarono contro. Il progetto fu riputato ineseguibile. Si allegava la spessa mancanza di fondo, — la quantità dei così detti banchi di corallo; — circostanze che doveano rendere la navigazione, se non impossibile, almeno estremamente difficile e pericolosa. Indicavasi la frequente prevalenza del temuto « *Simoun* ». Questo vento, — il nostro scilocco — o sirocco — (che pur tanto ci è molesto, sebbene a noi giunga temperato dal mare), è assolutamente micidiale nei deserti ove domina. Ad un tratto soffoca ed uccide gli uomini e gli animali, che ne respirano l' alito infuocato. Gli Arabi si gettano colla bocca a terra, per evitarne le buffate; e le bestie da soma seguono instintivamente l' esempio dei loro conduttori. Ora, come sfuggire ai suoi perniciosi effetti? Come sottrarsi alle procelle che suscita, doppiamente temibili in un mare angustissimo, e seminato, per giunta, di scogli a fior d' acqua?

In vista dei sopra enunciati rilievi, la navigazione del Mar Rosso sembrò proble-

matica a coloro stessi, che più ardentemente desideravano di vederla ripristinata. Ma questi ostacoli, veri in parte, ed in parte esagerati, non sgomentarono l'intrepido Waghorn. Potentemente assistito dal proprio governo, e secondato dalle autorità egiziane, ordinava esatte osservazioni e scandagli. Rimosso ogni dubbio circa alla possibilità dell'esecuzione, il suo progetto è ormai un fatto compiuto.

Era questo un bel principio, poichè le navi a vapore che portavan le valigie, poteano ben anche incaricarsi dei passeggieri. Non è piccolo risparmio di tempo e di danaro l'effettuare in sei settimane un tragitto, che prima occupava altrettanti mesi. Quindi la via del Capo è ormai affatto abbandonata, sia per le corrispondenze, sia per i viaggiatori.

Le une e gli altri transitando da Suez, era facil cosa il prevedere, che le merci ed il commercio in generale non tarderebbero a prendere la medesima direzione.

CAPITOLO XV.

DEL COMMERCIO DEL GOLFO ARABICO. TRATTATO COL VICERÈ D'EGITTO PEL TRANSITO DELLE MERCANZIE.

Fin qui ho considerato il Mar Rosso meramente sotto l'aspetto d'un canale di congiunzione fra il Mediterraneo e l'Oceano orientale.

Esso ha peraltro un commercio suo proprio, che non è scevro d'importanza.

Al cap. XII notammo, essere Gedda il centro di molti affari.

Le importazioni consistono in stoffe di cotone, zucchero, ferro, armi bianche e da fuoco, cannoni, piombo, stagno, cocciniglia, tele di lino e di canapa, vetrerie di Venezia e chincaglie.

I generi di ritorno sono principalmente caffè, perle, pelli, senna, indaco, gemme, belzuino, incenso, mirra, dattili, e cavalli.

Attesa l' immediata vicinanza della Mecca, Gedda offre uno sfogo considerevole ai prodotti dell' industria Europea; e già dissi, come nella veduta di legarvi degli utili rapporti, il governo Francese abbia recentemente proposto di stabilirvi un Consolato.

Probabilmente però nessuno scalo sarà più frequentato di quello di Suez. Estremo punto d' arrivo e di partenza per le navi destinate al traffico delle Indie, il movimento del suo porto sarà attivo e continuo.

Ma le merci, arrivate a Suez, debbono respingersi ad Alessandria, per poterle imbarcare sul Mediterraneo. Il governo Egiziano potea imporre sovra di esse un dazio così fattamente oneroso, da neutralizzare i vantaggi derivati dall' apertura d' una comunicazione diretta.

Ciò peraltro non era nelle sue vedute, e molto meno nel suo interesse. Lungi dal suscitare ostacoli ad una intrapresa, di cui seppe pienamente apprezzare l' utilità presente e futura, il Vicerè le accordò ogni possibil favore.

Non era dunque dubbio il resultato

delle pratiche con esso intavolate. Egli permise il transito delle merci da Suez ad Alessandria, e vice versa, mediante un dazio di due per cento sul loro valor nominale.

Così fu tolto l' ultimo impedimento alla ripresa delle comunicazioni dirette fra l' Europa e l' Asia meridionale.

CAPITOLO XVI.

ARRIVO A SUEZ DELLA PRIMA NAVE MERCANTILE DELLE INDIE.

Aperta la via del Mar Rosso, ed appianate le difficoltà che avrebber potuto insorgere, relativamente al transito, ebbe luogo un avvenimento memorando.

Ai primi di Febbrajo del corrente anno 1842, proveniente da Bombay, arrivò a Suez la prima nave mercantile delle Indie, nominata « *il Bengalese* », della portata di mille tonnellate.

Prescindendo da 400 tonnellate di carbon fossile pel servizio dei battelli a vapore, il suo carico componevasi dei seguenti oggetti:

Due mila sacca di riso,
Ottanta casse di indaco Bengala,
Cinquanta dette di tamarindi,
Trenta dette di thè,

Trenta dette di bottiglie vino Madera,
Trenta dette di bottiglie acquavite,
Sei dette di sigari,
Trenta balle di tessuti diversi,
Una detta di stoffe di seta (*).

Queste partite erano altrettanti saggi. Ignoro se i mittenti vi abbiano trovato il loro tornaconto; ma quello che so, è, che tutti i sopradescritti generi trovarono un pronto collocamento in Alessandria stessa.

Ecco dunque definitivamente attivata una strada commerciale diretta coll' Asia meridionale. Ma per apprezzarne l' importanza, convien volgere lo sguardo sui paesi, coi quali ella comunica; esaminare quali ne sieno i prodotti, e quali i baratti che vi si potrebbero effettuare.

Parlerò più estesamente delle Indie e della China. Il commercio colla Persia darà luogo ad altre osservazioni.

(*) Giornale Privilegiato di Lucca *del* 22 *Febb.* 1842.

CAPITOLO XVII.

DELLA COMPAGNIA DEGLI UMILI, E DI QUELLA DELLE INDIE ORIENTALI,

Nel principio di questo lavoro accennai alcune particolarità relative al commercio del medio evo in Italia. Nulla è nuovo sotto al sole. Gli avvenimenti d' allora si sono dipoi riprodotti altrove, sebbene in proporzioni gigantesche.

Mentre Pisa figurava qual grande potenza marittima, ella diè origine alle due celebri compagníe degli *Umili*, e dei *Vermigli*. I loro stabilimenti oltremarini potean dirsi altrettante provincie. La compagnía degli Umili, ella sola, sostenne il vacillante trono d' Antiochia, e n' ebbe in mercede la città di Tiro (*).

(*) Diplom. Arch. delle Riform. in Firenze cit. dal Fanucci, Stor. ecc. *Vol.* II, *Cap.* 6.

Ciò che in piccolo fecero le rammentate compagníe Pisane, fu di recente operato in grande dalla compagnía Inglese delle Indie orientali. Estendendo a poco a poco la sua influenza, ella giunse a rendersi padrona di quasi tutta la penisola Indostanica. Il traffico in quelle regioni le era esclusivamente assicurato, in virtù d'antichi privilegj.

Nel 1814 spirò la privativa. Il governo consentì a rinnovarla per breve periodo soltanto, e con molte limitazioni. Fu permesso a *tutti i sudditi Brittannici* indistintamente di negoziare nei porti di Calcutta, Madras, Bombay e Penang. Il solo commercio colla China rimase di diritto esclusivo della compagnía; privilegio che fu poi revocato nel 1834.

Nel 1835 la compagnía, essa stessa, venne interamente abolita. Come già dicemmo al Cap. XI, ella esiste adesso soltanto di nome. Parificata l' India ad una provincia Brittannica, i suoi porti sono aperti al commercio di tutte le nazioni.

Di questo avventuroso mutamento furon solleciti a trarre partito gli Americani. Vi recarono essi i prodotti dell'Europa con-

tinentale, che barattavano con quelli indigeni. Gran parte delle merci delle Indie non sono ammesse in Inghilterra. Trovandosi quindi depressi i prezzi all'origine, siffatte operazioni lasciavano larghi benefizj.

Ma, prima di proceder oltre, giova osservare quale sia lo stato presente delle Indie, e quale la loro posizione di fronte all'Inghilterra.

CAPITOLO XVIII.

DEL GOVERNO ANGLO-INDIANO.

Tutta quella vasta penisola, che si stende dal fiume Indo fino al Capo Comorino, può considerarsi come una provincia Inglese, mentre i superstiti principi Indiani non hanno conservato appena che una autorità efimera e nominale.

Questo immenso territorio (la di cui popolazione si computa a due cento milioni d'abitanti) è diviso in tre grandi compartimenti, cioè

1. la presidenza di Calcutta, capitale dell'Impero Anglo-Indiano, e sede del Governator Generale,
2. la presidenza di Madras, e
3. la presidenza di Bombay.

Nei distretti nominalmente appartenenti ai Principi indigeni risiede un Agen-

te Inglese, il quale in sostanza vi è costituito come una specie di Prefetto. Questi funzionarj dipendono dal Governator Generale, la di cui autorità è assoluta, e subordinata soltanto al ministero in Londra.

Il governo Indiano mantiene in proprio un esercito imponente, una flotta numerosa, e provvede alle missioni diplomatiche in tutta l'Asia. Quest'ultimo carico non figura nel *budget* per piccola somma. La sola legazione a Tehéran costa Lire 12,000 sterline all'anno (300,000 franchi).

Prescindendo dalle navi da guerra a vele, — che si aumentano senza tregua, — il governo Indiano eroga annualmente la somma di lire 140,000 sterline nella costruzione di legni a vapore.

Ignoro a quanto, nella sua totalità, precisamente ascenda la spesa dell'amministrazione. Ma dee essere prodigiosa, se si riflette non solo al vasto numero degl'impiegati, sì civili che militari, ma ben anche agl' ingénti loro stipendj. Il Governatore Generale, — senza parlare dei generi che riceve in natura, — dei palazzi, delle ville, degli equipaggi, e dei servi che sono a sua disposizione —, percepisce in con-

tanti un annuo appuntamento di Lire 40,000 sterline, equivalenti ad un milione di franchi! È qui il caso di dire: « *ab uno disce omnes* ».

Sorprende che un paese, qualunque siasi, possa supplire a tali e tante spese. Ciò non ostante, — dopo d'aver soddisfatto ad ogni aggravio, — l'India rimette alla sua metropoli un annuo tributo, che varia dai due ai tre milioni di lire sterline.

Nella seduta del 23 Marzo 1842 il ministro sir Roberto Peel dichiarava in parlamento, che nel 1836 la finanza Indiana, al netto di tutte le spese (nelle quali suppongo incluso il sopraccennato tributo), offriva un'eccedenza di Lire 1,500-000 (*). Questa prosperità fu compromessa dalle due contemporanee guerre, nella China e nell'Afganistan. Infatti nel 1840 si verificò un deficit di lire 2,300,000. Nel seguente anno 1841, s'aumentò a lire 2,400,000 e così giunse a lire 4,700,000 in due anni. Di fronte alle risorse del paese però l'enunciato dissesto è di ben poco momento. Ristabilita la pace, tali ferite potranno sollecitamente rimarginarsi.

(*) The Times 23 *Marzo* 1842.

Del rimanente il vantaggio maggiore, che l' Inghilterra ritrae dai suoi possessi indiani, deriva dai rapporti commerciali e dal consumo della popolazione. Ne parlerò più estesamente nel seguente Capitolo.

CAPITOLO XIX.

DELLA INDUSTRIA INGLESE, E DELLE FABBRICHE DI COTONE NELLE INDIE.

In nessun paese l'industria fu circondata da maggiori restrizioni che in Inghilterra. Ivi prevalse la massima, che, simile ad una tenerella pianta, essa avesse d'uopo di ripari e difese, finchè adulta e robusta potesse sfidare l'intemperie degli elementi. Così ella crebbe, così giunse al suo presente gigantesco sviluppo, di cui, convien dirlo, andò debitrice alle sue leggi tutelari, alle restrizioni, ai divieti.

Adesso che l'Inghilterra vede l'industria nazionale giunta all'apice della forza, ella aspira a dominare il commercio del mondo; a diventare, — se non l'unica, — almeno la principal produzione nei generi di più essenziale consumo. Adesso quindi ravvisa per lei scemato il bisogno

dei regolamenti protettivi, dei vincoli, dei divieti. Ogni impedimento ai baratti sarebbe per essa funesto; e laddove ella può aprirsi un nuovo mercato, ben comprende la necessità di ricevere in pagamento quella moneta qualsiasi, che le viene offerta.

Consimili riflessi indussero il governo Brittannico, - or sono pochi anni -, a modificare la sua politica commerciale. Ma non vuolsi dimenticare, come con provvido accorgimento ciò succedesse a poco a poco, e fosse quasi un' ineluttabile conseguenza dei proprj progressi e delle variate circostanze. Nell' abolire gli antichi monopolj, nel moderare le sue tariffe, il ministero procedeva con cauta lentezza; ed ogni successiva riforma debbesi considerare sotto l'aspetto d' una concessione bensì, ma d' una concessione estorta dall' imperiosa necessità dei tempi.

Un paese che molto produce, ha bisogno di molto vendere. Quanto maggiormente si sviluppa l' industria, tanto più si rende urgente di favorire i baratti; chè baratto e vendita suona lo stesso. Avendo l' Inghilterra spinto l' industria a quel massimo grado, cui sembra suscettibile di po-

ter arrivare, ella la reputò ormai assai forte per non aver più bisogno di tutela; laonde attenuando a lenti passi le severità delle antiche discipline, volse la mente ad aprire dei nuovi sfoghi agl'interni prodotti. Mentre con quell'energía, e quella tenacità di proposito che le è propria, iva tentando i mercati dell'Europa e dell'America, l'Asia, — la parte più vasta e più popolosa del mondo —, non potea sfuggire alla sua attenzione.

Agli stessi Inglesi non poteano più a lungo rimaner chiusi i proprj dominj asiatici; e già vedemmo come il monopolio della compagnía delle Indie orientali venisse prima limitato, poscia abolito.

Questa misura ebbe per resultato un prodigioso incremento nelle esportazioni.

Nell'anno 1814, — (durante il monopolio) —, la totalità delle merci spedite dai porti del regno unito per conto della compagnía sommarono lire 1,874,000. sterline. Nel 1833, — (mentre il commercio delle Indie era soltanto libero in parte), — le esportazioni ascesero a lire 3,495,301

Nel 1840, — essendo il monopolio to-

talmente abolito —, elleno crebbero a lire 5,600,576 (1).

L' abolizione del monopolio ha dunque operato sì, che l' esportazioni dall' Inghilterra per le Indie si sono quintuplate. Notisi poi, che dal momento in cui rimase libero il commercio, la penisola Indostanica cominciò altresì a consumare i prodotti degli altri paesi dell' Europa, che le furono recati dagli Americani.

Il giro e la somma dei loro traffici è un segreto, ch' eglino hanno saputo gelosamente custodire, ed intorno al quale nulla è stato finora pubblicato.

Sino dai tempi i più remoti, l' India era celebre pe' suoi tessuti di cotone. Ne fa parola anche Plinio il naturalista (2).

A misura che questi tessuti si perfezionavano in Inghilterra, la loro lavorazione decadeva nelle Indie. Alla lunga, le braccia non poterono competere colle mac-

(1) Report of the directors to a special general meeting of the Chamber of commerce and manufactures at Manchester etc. *on the* 11 *March* 1841. London et Manchester 1841.

(2) Plin. Hist. Nat. *Lib.* VI, *Cap.* 23, *e Lib.* 7.

chine. Le manifatture introdotte dalla Compagnía erano, per l'economía del prezzo, preferite a quelle indigene, le quali altronde erano state diligentemente tolte a modello.

Sebbenchè la Compagnía vendesse a meno degli artefici Indiani, ciò non dimeno, in virtù della sua esclusiva, realizzava sterminati profitti. Appena furono ammessi i particolari a concorrere seco lei, calarono notabilmente i prezzi. Quando poi il monopolio fu affatto abolito, e, per così dire, svelto dalle radici, l'India intiera si trovò talmente inondata di cotoni inglesi, che quasi tutte le fabbriche indigene, non potendosi sostenere al confronto dei prezzi, dovettero smettere o fallire.

Adesso neppur una sola ne esiste nella città di Dacca, celeberrima una volta per tale industria. Colà si tessevano quei sottilissimi veli, che, pagati a più di peso d'oro, eran citati con maraviglia.

Il cotone, avvolto a piccoli fusi di forbito acciaro, detti *takwa*, era filato sulle dita da giovani Indiane, le quali lavoravano soltanto nelle ore mattutine,

mentre la rugiada giaceva tuttavía sul suolo. Tale era la tenuità della fibra, che non avrebbe potuto resistere alla manipolazione, quando il sole era già comparso sull'orizzonte. Una piccolissima matassina di cotone, chiamata *Ketti*, si prolungava in un filo di ottanta cubiti di lunghezza. Era ricercatissimo al prezzo di 1 kupì, 8 annas, per sicca.

Nel 1825 fu ordinato a Dacca uno di questi preziosi veli per spedirsi nella China. Nel 1833 vi giunse altra simile commissione, ma non potè essere eseguita. Non vi erano più filatrici. L'arte era perduta. Or solo ne rimane la tradizione (*).

Da quanto ho detto fin qui, rileverà il lettore l'immensa rivoluzione, che si è operata nelle Indie. Essa, che da tanti secoli approvvisionava l'Europa colle manifatture di cotone, ha quasi totalmente cessato di produrne. I suoi 200milioni d'abitanti non consumano altre cotonerie, se non se quelle ch' escono dalle fabbriche di Manchester!

(*) Asiatic Journal, *Vol.* 17. Narrative of a journey to Dacca, *pag.* 538.

Ciò spiega a sufficienza, come le esportazioni dalla Gran Brettagna abbiano ottenuto il prodigioso incremento di sopra enunciato.

CAPITOLO XX.

DELLA CULTURA E DEL COMMERCIO DELLO ZUCCHERO NELLE INDIE. DEL RUM E DEL MELASSO. DELL'OPPIO E DEL THÈ D'ASSAM. BILANCIA DEL COMMERCIO FRA L'INDIA E L'INGHILTERRA.

I divieti pei quali l'industria nacque, crebbe, e si fece gigante, detter vita in Inghilterra a moltiplici interessi artificiali, che mal si collegano colla sua moderna politica commerciale. Ma, pel nudo e semplice fatto della loro esistenza ed entità, vogliono essere rispettati. Ora, questi interessi operano sì, che il governo Brittannico non può al presente trarre dalle Indie tutto quel vantaggio, che ne ricaverà nell'avvenire.

Nell'attual momento l'India presenta la singolar anomalía d'un paese, che è povero per lo stesso eccesso delle sue ricchezze. Ecco la soluzione d'un paradosso apparente.

L'India è ricca per l'incredibile feracità del suo suolo, per la varietà immensa dei suoi prodotti. Ora, per proteggere gl'interessi artificiali rammentati di sopra, — per non rovinare i cotoni delle Antille, o degli altri suoi tropicali possessi, — l'Inghilterra è costretta a respingere dai proprj porti una gran quantità di derrate indiane, le quali per conseguenza si trovano alle sorgenti senza ricerca e senza valore.

A cagion d'esempio parlerò dello zucchero indiano.

Nei tempi passati l'importazione di esso era proibita in Inghilterra.. Finalmente fu tolto il divieto, e siccome l'India non potea pagare le manifatture di cotone in altra moneta; il suo zucchero, dopo pertinace insistenza da una, e vivi contrasti dall'altra parte, fu ammesso al medesimo dazio di quello delle Antille. Ma non perciò erano parificate le circostanze. L'India avea tuttavia a lottare contro immensi svantaggi. Ecco il perchè,

1. In primo luogo le spese di nolo e di assicurazione marittima sono, in vista della maggior distanza, molto più gravose per le provenienze dalle Indie (per la via del Capo), che per quelle delle Isole.

2. La coltivazione e la manifattura dello zucchero sono spinte, nelle colonie, ad un grado di perfezione nemmen sognato nelle Indie. Nelle isole fanno uso di macchine, che, risparmiando la mano d'opra, spremono dalle canne fino all'ultima stilla di materia zuccherina. Nell'India, al contrario, la cultura e la manifattura dello zucchero sono per così dire nell'infanzia. Una gran parte del sugo è perduto, per effetto della manipolazione difettosa.

3. A queste cause d'ineguaglianza, altre se ne aggiungono, non meno importanti e dannose, sempre nella veduta di tutelare gl'interessi coloniali. Il rum indiano è colpito in Inghilterra da un dazio pressochè equivalente ad una proibizione. Esso paga 15 scellini per gallone, mentre quello delle isole ne paga 9 soltanto. Il rum indiano è dunque gravato nella proporzione di 66 per cento di più che quello della Giammaica. Ma ciò non basta. Convien sapere che gl'isolani fanno il rum col melasso. Agl'Indiani è negata questa risorsa; chè, come vedemmo, il dazio imposto in Inghilterra equivale ad un divie-

to. Non possono nemmeno spedirvi il melasso in natura, perciocchè il nolo ne assorbirebbe il valore. Sono costretti a gettarlo nei fiumi, per non sapere di che farne.

Eppure tanta è la prodigiosa fertilità del suolo, tale è l'abbondanza delle braccia, così mite è il prezzo della mano d'opra, che i testimonj, esaminati da una commissione della camera dei Pari (delegata nel 1840 a redigere un rapporto sugli affari commerciali delle Indie), furono unanimi nell'asserire, che malgrado tutte le contrarietà soprenunciate le spedizioni degli zuccheri dalle Indie a Londra aveano negli ultimi anni lasciato un benefizio netto di 20 a 22 per cento (*).

Ritorno alle fertilità del suolo. Ne addurrò una sola prova.

Nel 1833 la coltivazione dello zucchero era affatto derelitta nelle Indie, e ciò perchè ne era proibita l'introduzione in Inghilterra. Appena tolto il divieto, gl'in-

(*) Report from the select commitee of the House of Lords, appointed to consider the petition of the East India compagny etc. Ordered by the House of Commons to be printed - London 4 *June* 1840.

vii dello zucchero indiano, pei porti del regno-unito, hanno seguitato la proporzione indicata nella seguente tabella.

Anno		*Quantitativo*
1834.	Tonnellate	3,800.
1835.	»	5,000.
1836.	»	7,000.
1837.	»	14,000.
1838.	»	21,000.
1839.	»	26,000.(*)

Nulla si può aggiungere alla muta eloquenza dei fatti e delle cifre. Ogni commentario sarebbe superfluo.

Oltre l' esempio dello zucchero, dirò come, appena l' oppio fu ricercato qual mezzo di ricambio pel commercio della China, l' India si trovò in misura di spedirne annualmente pel valore di oltre tre milioni di lire sterline (settantacinque milioni di franchi). Volge poco più d' un anno, dacchè la cultura del thè è stata

(*) Report from the select committee of the House of Lords etc - *dianzi citato*.

introdotta nella provincia di *Assam*; ed in questo breve periodo ha già ottenuto un considerevolissimo sviluppo.

L' India riceve dall' Inghilterra per l'annuo valore di 5 a 6 milioni di lire sterline in generi artefatti, ch' ella contraccambia con generi greggi (*). Uno dei te-

(*) Ecco il quadro delle esportazioni dalle Indie nell' anno 1839, come risulta dai documenti sottoposti alla citata commissione della Camera dei Pari.

Indaco	£ 2,000,000
Zucchero	« 400,000
Sete greggie	« 750,000
Dette lavorate e tessute	« 350,000
Salnitro.	« 300,000
Riso	« 100,000
Articoli diversi	« 1,000,000
Cotoni di Bombay, ed altro ec.	« 1,400,000
Somma dei prodotti indiani spediti per l' Inghilterra sterline	£ 6,500,000

Se alle esportazioni dei generi indiani si aggiungono quelli della China, troveremo le spedizioni di thè per . . . . £ 2,000,000,
e di sete chinesi per . . . . . « 800,000;
talchè nel 1839 il traffico indo-chinese inviava

stimonj esaminati dalla spesso citata commissione della Camera dei Pari, deponeva e dimostrava, come nel corso degli ultimi venti anni l'India avesse perduto al di là di 50 milioni di lire sterline (1250 milioni di franchi) nella bilancia di questo commercio. Eppure la sua prosperità non è stata menomamente compromessa. Questo solo fatto palesa, quanto sia immensa la sua forza produttiva; onde le sue risorse posson dirsi pressochè inesauribili.

nei porti inglesi generi greggi pel complessivo valore di £ 9,300,000. = (232,500,000. franchi) = cifra, che si è dipoi considerevolmente aumentata.

CAPITOLO XXI.

DELLE MISURE LEGISLATIVE ADOTTATE DAL GOVERNO INGLESE PER RENDERE LIBERO IL COMMERCIO DELLE INDIE.

Nel precedente capitolo ho detto, come l' India presentasse la singolare anomalía d' un paese povero per la stessa esuberanza delle sue dovizie.

Questa proposta abbisogna, che si renda più chiara ed intelligibile.

Ond' esser ricco, non basta possedere estese e fertili tenute. Se, attesa la mancanza di strade o di mercati, il mio grano infracida nei magazzini; se il mio vino inacidisce nelle botti; se il mio olio si guasta nei coppaj; qual pro avrò io delle messi copiose, delle abbondanti raccolte? Inabilitato a vendere il superfluo, non potrò comprare il necessario. In mezzo all' abbondanza mi troverò nella penuria.

Tale appunto è lo stato dell' India.

Già vedemmo come le sue fabbriche di cotone cessassero d'esistere. La sua industria venne ugualmente paralizzata in tutti quegli altri rami, che tanto si sono perfezionati in Europa pel potènte sussidio della meccanica. Quindi l'India ha sperimentato quella stessa vicissitudine, che altra volta afflisse l'Italia. Essa cessò d'essere fabbriciera, marittima e commerciante, per diventare agricola. Così l'India adesso. Colla differenza però, che questa mutazione, anzichè nuocerle, aggiungerà alle sue ricchezze, allorchè ella potrà collocare l'infinita copia dei suoi prodotti greggi.

Finora le fu inibito il commercio. Non potendo nè consumare, nè vendere ciò che produceva, ella cessò di produrre. Immensi, sterminati tratti di terreno giacciono inoperosi ed incolti (*), non già per mancanza di braccia, che soprabbondano; — ma per l'impossibiltà di trovare uno sfogo alle sue derrate —. Stupirebbe il lettore, s'io citassi ad uno ad uno tutti i generi india-

(*) Si contano nell' India brittannica trenta cinque milioni d' *acres* di terreni fertilissimi, che non sono menomamente coltivati. MONTHLY REVIEW, *Num.* 4, *Agosto* 1840, *pag.* 533.

ni, che in Inghilterra sono o assolutamente proibiti, o gravati di dazj esorbitanti; dazj che variano dal 150 al 1,000 per cento! Ma riuscirebbe superfluo riportarne qui il lunghissimo catalogo. Infatti all'infuori dell' indaco, salnitro, riso, seta, e cotone, quasi tutti gli altri prodotti delle Indie sono, o *de jure* o *de facto*, esclusi dai porti della Gran Brettagna, ossivvero vi sono ammessi soltanto in transito per la riesportazione. L' Inghilterra non può loro schiudere il varco all' interno consumo, senza compromettere o distruggere altri interessi coloniali e proprj, che imperiosamente reclamano protezione e tutela.

A siffatto stato di cose, intese, come meglio potevasi, a riparare il Governo. Rivolto all' India, le diceva:

« Abbiatevi da quinci innanzi libero
» il commercio. Sieno i vostri porti acces-
» sibili a tutte le nazioni. Gravi e pre-
» potenti motivi mi costringono a riget-
» tare la maggior parte dei vostri prodot-
» ti, di cui non posso tollerare la libe-
» ra ammissione; perciocchè ella addur-
» rebbe la rovina d' opposti interessi, co-
» loniali e domestici. Ma, analizzando il

» male, ho provveduto al rimedio. Se da
» un lato vi chiudo i miei mercati, dal-
» l' altro vi apro quelli dell' intiera Euro-
» pa. Sviluppate senza tema la vostra in-
» dustria agricola. Vendete agli stranieri
» ciocchè io stesso non posso da voi com-
» prare. Comprate da essi loro quello, che
» per logica conseguenza a voi non potrò
» vendere.

Interpretati gli atti del governo Brittannico, si risolvono presso a poco nel linguaggio di sopra enunciato. Ma non si limitarono qui li suoi sforzi. Esso fece anche più. Non solo c' invitò a frequentare più assidui i mercati delle Indie; ci aprì eziandío, per giungervi, una via più economica e sollecita. Additandoci quella vasta copia di preziosi prodotti, di cui gli è forza vietare l' ingresso nel Regno-Unito, a noi soggiungeva:

« Vedete quelle merci tanto ambite.
» Elleno sono a vil prezzo nell' India, per-
» chè sinora mancò chi ne potesse fare in-
» cetta e consumo. L' India ve li offre in
» vendita. Ella è pronta a prendere in ba-
» ratto i prodotti della vostra industria.
» Colà troverete 200 millioni di consuma-

» tori. In pagamento eglino vi daranno
» dei generi greggi, che loro potrete in
» séguito respingere artefatti e decuplati
» in valore. Nè temete, che quello che
» adesso comprate a buon patto, perchè
» manca lo smercio, lo abbiate in séguito
» a pagare più caro. La potenza produt-
» tiva dell' India oltrepassa ogni credere.
» A misura che aumenterà la ricerca, au-
» menterà pur anche la produzione. Più ab-
» bonderanno i generi, più saranno mo-
» derati i prezzi.

Quindi, pel commercio estero, il governo Anglo-Indiano imponeva miti i dazj d' introduzione e d' estradizione, tanto su i generi artefatti, che sulle materie prime. Quattro per cento sui tessuti di lana; sette per cento su quelle di seta e di cotone (*).

Primi ad attendere all' invito furono gli Americani, e ben loro ne avvenne. I Francesi non tardarono a seguitare l' esempio. Giova sperare, che neghittosi ed inerti non saremo gli ultimi a profittare di

(*) Gl' indicati dazj valgono per le manifatture estere introdotte nelle Indie con navi inglesi. Giungendo sotto bandiere estere, si raddoppia il dazio medesimo.

circostanze, che a noi ancor più che agli altri si volgono favorevoli.

Nell' aprire alle Indie i mercati dell' Europa, l' Inghilterra per certo ebbe in mira l' utile proprio, non il nostro. Volle, che quella vasta penisola potesse sviluppare l' immense sue forze produttive. Così pensò, che la prosperità le arriderebbe sotto forma novella. Fondata sopra una base stabile e permanente, essa ampiamente compenserà i limitati e forse odiosi profitti derivati dall' antico monopolio.

Questo rivolgimento dee riuscir giovevole ai bene intesi interessi del governo Brittannico; ma nel tempo stesso apre anche a noi una prospettiva brillante. Già più fiate osservai, le pacifiche commerciali intraprese, in ultima analisi, risultar sempre di universale vantaggio. Il fatto in esame viemaggiormente spiega e rischiara l'indicata verità.

Basta ormai intorno all' India. I limiti di questo lavoro non mi consentono il sostare più a lungo sopra un argomento, il quale altronde non potrebbe esaurirsi, se non se trattandolo in modo speciale. Converrebbe allora svolgere infiniti dettagli re-

lativi alla statistica commerciale delle due penisole Indiane e delle isole adiacenti. Siffatta materia, il ripeto, è troppo ampia, per poter essere abbracciata nel presente opuscolo; onde debbo restringermi alle superficiali notizie di sopra indicate.

CAPITOLO XXII.

DELLA CHINA. DI MACAO. DI QUANG-TCHEOUNG, E DEI MERCANTI HONG.

Passo ora a trattare della China. Questo immenso impero fu finora inaccessibile agli stranieri. Egli era a noi riserbato di vedere infrangere e rovesciare quegli artifiziosi ripari, che per sì lunga serie di secoli lo han disgiunto ed isolato dal resto del mondo.

L'importanza commerciale di Macao è pressochè nulla. Il grande ed unico emporio è Quang-tcheoung (da noi detto Canton), quasi esclusivamente frequentato dagl' Inglesi e dagli Americani (*). Colà si stam-

(*) Dopo che fu scritta la presente memoria, le cose hanno essenzialmente cambiato d' aspetto, stante il trattato di pace stipulato fra l' Imperatore della China e la Regina d' Inghilterra.

— *Nota dell' Editore* —.

pa in lingua inglese un' opera periodica, intitolata « *Calendario Anglo-Chinese* ». Ho avuto sott' occhio questo libro, interessantissimo pei dati statistici ond' è arricchito. Ivi riscontro, che nel 1839 gl' Inglesi venderono ai Chinesi per 23,994,127; e da questi comperarono per soli 11,654,746 di talleri.

Ognun vede, quanto la bilancia di questo commercio sia sfavorevole alla China; tanto più che vien saldata con 12 milioni di talleri in effettivo; somma, che gl' Inglesi tolgono annualmente alla circolazione del celeste Impero.

Fu questa la vera causa della guerra attuale. Non intendo io già fare l' apología del governo Brittannico, nè giustificare quelle coercitive misure, che altri riguardarono come un' aggressione inconciliabile coi principj dell' equità e della giustizia. Dirò peraltro, che se, in baratto dell' oppio, gl' Inglesi non avessero portato via ogni anno 12 milioni di talleri in contanti, il Cugino del Sole e della Luna non sarebbesi per avventura crucciato a segno, da provocare una lotta, di cui non seppe ben calcolare i remoti e finali resultati.

Lascio questa digressione per tornare al commercio.

I generi spediti dagl' Inglesi a Canton consistono principalmente in oppio, manifatture di cotone, e metalli. I ritorni in thè, sete, e tessuti diversi.

Il commercio degli Americani ha un giro assai più limitato. Nel 1839 eglino esitarono a Canton manifatture, metalli, e chincaglie pel valore di 1,300,041 talleri. Ne trassero per 5,089,861 in thè, tessuti chinesi, ed articoli varj. Siccome gli Americani comprano più di quello che vendono, suppliscono al saldo colla moneta. Ecco perchè sono meglio accolti degl' Inglesi, e trattati con più riguardo.

Questi superficiali cenni serviranno a dimostrare, quale e quanta sia l' importanza del movimento mercantile a Canton. Ma il commercio di Canton non è già il commercio colla China. Esso è rigorosamente interdetto. Gli Europei non trattano, nè possono trattare se non se coi mercanti Hong. È questa una classe privilegiata, cui soltanto è lecito negoziare coi « barbari dalle setole rosse »; chè così ci chiamano i Celesti. Guai a quel Chinese, che, sen-

za il loro intervento, s'azzardasse a trattare negozi direttamente coi forestieri. Dovendo quindi tutti gli affari passare per la trafila dei mercanti Hong (che sono ad un tempo sensali e specolatori), di leggiero si comprendono gl'inconvenienti numerosi e gravissimi, che risultar debbono da siffatto sistema. Infatti gli Europei sono posti in loro assoluta balía. Quindi appunto non è il commercio suscettibile di quello sviluppo, che prenderà senza dubbio, tostochè il vendere e comprare sarà lecito a tutti, ed in ogni luogo.

CAPITOLO XXIII.

DEL COMMERCIO DELLA CHINA.

Dopo aver fatto parola del commercio di Canton, giova considerare qual potrà essere quello col rimanente dell' Impero Chinese, allorquando sarà riuscito agl' Inglesi di renderlo libero.

Tale, s' io ben m' appongo, è lo scopo al quale essi mirano. La conquista della China sarebbe forse possibile; ma il possesso ne riuscirebbe oneroso e precario. Il governo Brittannico è troppo accorto, per impegnarsi in una simile intrapresa. Ciò ch'ei vuole unicamente, si è d' aprirsi un nuovo mercato con 300 milioni di consumatori. Infatti pare, che il progetto sia di stabilire degli emporj nelle provincie marittime. Esse si estendono dal 20.° al 35.° grado di latitudine. Con un littorale di

1200 miglia in lunghezza i siti opportuni non possono mancare.

Non vi è popolo al mondo, in cui l'inclinazione e l'attitudine al commercio sia più marcata che fra i Chinesi. Laddove credono di poter fare un utile negozio, nessun ostacolo li sgomenta; nessun rischio gli atterrisce; nessuna considerazione li trattiene. Con gente siffatta, dediti alla mercatura per genio e per abitudine, è agevol cosa il legare dei rapporti, ogni qual volta, ad impedirli, più non vigili gelosa l'autorità locale.

Le principali città marittime comunicano con l'interno per vasti fiumi, per navigabili canali, o per comode strade. Quindi si rendono facili e poco dispendiosi i trasporti. Ora, ritenendo qual sia l'indole specolativa dei Chinesi, non è certo temeraria la supposizione, che, appena sarà loro permesso, eglino si muoveranno dalle più remote provincie dell' Impero per venderci le loro derrate, e per comprare i nostri prodotti.

Malgrado le veglianti severe proibizioni, si è fatto finora un esteso commercio di contrabbando sul littorale. Poichè i Chi-

nesi fecer prova di tanta attività nel condurlo; di tanta destrezza nell' eludere i regolamenti che lo vietano; se, dico — a dispetto del loro governo, eglino hanno finora clandestinamente trafficato cogli Europei; si può, da questo fatto inconcusso e palese ragionevolmente argomentare, che qualora si stabilissero dei nuovi emporj sulla costa, — accessibili a tutte le nazioni, — e sanzionati — o per lo meno tollerati dal Governo —, questi non tarderebbero a diventare il centro d' una immensa attività commerciale.

Stabilite che sieno le relazioni indicate, ridonderanno esse a benefizio di tutto l' Impero. Tal persuasione si è già disseminata fra il popolo, ed alla fine dovrà penetrare nella reggia imperiale. Ma se grande sarà il vantaggio pei Chinesi, non minore sarà per gli Europei. Da un distinto personaggio, recentemente tornato dalla China, tolgo ad imprestito le seguenti osservazioni in proposito:

« L' impulso incredibile conferito al-
» l' industria dall' applicazione di mezzi mec-
» canici, ha messo alla portata dei pove-
» ri ciò, che prima era soltanto alla por-

» tata dei ricchi. Due secoli fa il *nankin*
» costava a Macao o a Canton assai meno
» di qualunque altra analoga stoffa, che si
» potesse fabbricare in Europa. Ma nella
» China i prezzi del nankin, — come quel-
» li di tutti gli altri tessuti sia di cotone,
» di seta, o di lana —, sono rimasti sta-
» zionarj. Il loro costo non potea sensibil-
» mente variare.

» Ben diverso è il caso in Europa. I
» nostri progressi sono stati tali, che po-
» tremmo adesso vendere sui mercati del-
» la China per un tallero, ciò che prima
» avrebbe costato dieci a casa nostra, ed
» a prezzo di fabbrica » (*).

Fu questa circostanza, che, come già osservammo, fece cadere le fabbriche di Cotone nelle Indie. Il medesimo resultato dee aspettarsi nella China. Quando ella potrà comprare a miglior mercato stoffe simili, o anche superiori alle solite del paese, darà senza dubbio la preferenza a quelle che avranno il doppio vantaggio di costar meno, e di esser più vaghe e durevoli.

(*) Lord Jocelyn, Giornale del suo soggiorno nella China.

la China smetterà di fabbricar tele di cotone, per rivolgere le sue forze e la sua attività ad altre vie d' industria.

Nulla impedirà a noi popoli continentali, di concorrere cogl' Inglesi e con gli Americani sui mercati della China per la vendita delle cotonerie. Avremo poi sovra di essi un deciso vantaggio nei drappi di lino, di canapa, di seta, e di lana. Tutti i viaggiatori, che sono penetrati nelle provincie settentrionali, attestano le ampie vie d' uscita che si aprirebbero ai nostri panni, ai nostri tessuti calefacenti, in paesi soggetti a così rapide ed acerbe vicissitudini atmosferiche (*).

Ma i Chinesi non consumerebbero i nostri tessuti soltanto. Inciviliti come eglino sono, avidamente ricercherebbero l' infinita serie dei nostri articoli di lusso e di fantasía.

Grandemente invero andrebbe errato colui, che considerasse i Chinesi come barbari, zotici ed ignoranti. Eglino sono altrettanto superiori al resto degli Asiatici, quanto noi siamo superiori ai Chinesi me-

(*) Lord Jocelyn, Giornale ecc.

desimi. Quindi il loro estremo orgoglio, il loro profondo disprezzo pei popoli circonvicini.

Ho conversato con un medico Inglese, che per lungo tempo ebbe stanza a Canton. Narravami, come nelle case di Chinesi agiati egli avesse spesse fiate avuto ad ammirare, non solo la varietà e la ricchezza delle suppellettili, che le adornavano, ma ben anche il gusto e la simmetría con che erano disposte. Convitato a diversi pranzi, trovò sempre e dappertutto elegante apparecchio, cibi squisiti, — che avrebber fatto onore allo stesso famigerato *Carême*, principe dei cuochi parigini —, vini eccellenti e liquori prelibati. I padroni di casa poi faceano invariabilmente gli onori della mensa con una gentilezza, con una disinvoltura, che appena si sarebbe aspettata da un gran signore Europeo, avvezzo agli usi della società la più eletta e brillante. Questo mi asseriva un testimone oculare, degno di fede.

Non rechi dunque meraviglia, se le nostre bigiotteríe, i metalli lavorati, le chincaglie, le armi, gli orologi e cent' altri

minuti oggetti di questo genere sono tenuti in altissimo pregio dai Chinesi.

Possano gli sforzi degl' Inglesi essere coronati da un felice successo; chè, reso libero il commercio della China, non sarà, il ripeto, di essi soli il vantaggio.

CAPITOLO XXIV.

DELLA PERSIA.

Tornati dalla nostra escursione nelle Indie e nella China, eccoci di bel nuovo sulle rive del Mediterraneo. Quivi sostando, dobbiam volgere la nostra attenzione sopra un paese, da noi meno dei precedenti per geografica distanza remoto, ma a niun altro secondo per la copia, la varietà, e la ricchezza delle sue produzioni, tanto naturali che artefatte. Questo paese è la Persia.

Essa riceve dall' estero: manifatture di lana, di cotone, e di lino, pelliccierie, ambra, zucchero, caffè, thè, porcellane, vetrerie, terraglie, bigiotterie, chincaglie, cocciniglia, piombo, ferro, avorio, e pietre preziose.

Assai più variate sono le sue esporta-

zioni. Consistono elleno principalmente in perle, pelo di capra e di cammello, pelli di capretti e d'agnelli, gomma ammoniaca, nafte, turchine, rame, zolfo, riso, oricella, galle, zaffrano, fichi, uva e datteri secchi, pistacchi, noci e mandorle, oppio, gomma dragante, salep, cotone, tabacco, tombac, stoffe di seta e di lana, scialli, drappi ricamati, tappeti, felpe, marrocchini, pelli conciate, assafetida, lavori di metallo, essenze di rose e di gelsomini.

Il suo principale articolo di esportazione peraltro è la seta.

La Persia ne produce ogni anno ventimila balle di libbre 216 cadauna, e perciò libbre 4,320,000 (*). Di questa prodigiosa quantità sole mille balle sono assorbite dal consumo interno. Una parte del rimanente si smercia nelle limitrofe provincie Ottomanne e Russe. Ma il quantitativo maggiore penetra nelle Indie, e viene imbarcato a Bombay per l'Inghilterra. Da Londra poi si diffonde in Germania, in Italia, ed in Francia. Ne fanno premuro-

(*) Malte-Brun, Geogr.

sa ricerca le fabbriche di Lione, dacchè nella confezione dei drappi adoprano per una metà seta d' Italia, per un quarto seta della China, e per l' altro quarto seta di Persia o di Bengala; chè l' una coll'altra confondono, sia a motivo della provenienza, sia perchè le qualità si somigliano.

Dopo avere enumerato le ricche merci della Persia, giova avvertire per quali vie ci giungono.

1. Ho già indicato il lunghissimo giro da Bombay. Se si calcola il trasporto terrestre fino a quell' emporio, il viaggio marittimo a Londra, e la susseguente spedizione delle sete per la Germania, l' Italia, e la Francia, è facile comprendere che il cumulo di tante spese debba enormemente aumentare il primitivo costo della merce. Non fa d' uopo di molti calcoli, per dimostrare l' insigne vantaggio che risulterebbe ai nostri fabbricanti e consumatori, se i surriferiti prodotti, — e massime le sete —, imbarcate in uno scalo dell' Asia Minore, giungessero direttamente a Trieste, ossivvero in un altro porto d' Italia.

2. Gl' inconvenienti poc' anzi accennati erano troppo gravi, perchè potessero a-

vere lunga durata. Infatti, come vedemmo al Cap. X, il commercio della Persia prese la direzione d'Odessa. Al luogo citato indicai pure i motivi, pei quali il governo Russo ne vietò il transito pe' suoi dominj.

3. Chiusa questa strada, venne ad essa sostituita l'altra di Trebisonda. Ma essendo ella suscettibile di essere intercettata nel caso remoto bensì, ma pur possibile, d'una guerra, a tutti, e massime agl'Inglesi importava, che la stazione d'imbarco venisse stabilita in un mare libero, e non in un mare chiuso.

Frattanto, giustamente valutando i vantaggi d'un traffico così ricco come si è quello della Persia, la Francia cercava di stabilire delle relazioni dirette con quella potenza, ed a tal effetto spediva solenne ambasciata alla corte di Teheran. L'Inghilterra non meno premurosa firmava un trattato di commercio collo Schah; accettava due consoli Persiani a Bombay ed a Londra, mentre due consoli nazionali accreditava a Tabris e Bushire (*).

(*) Morning Chronicle, 29 *Gennajo* 1842.

Altro simile trattato conchiudeasi fra la Persia ed il re dei Belgi. Esso pure inviava un console a Tabris (*).

In mezzo alla generale ansietà di legare attivi rapporti colla Persia, le spedizioni per l'Europa battevano a caso or questa, ed or quella via. Abbandonate le opposte strade di Bombay e di Trebisonda, le merci transitavano da Damasco, per cercar l'imbarco a Beyrut, ossivvero avviavansi sopra Mussol ed Aleppo, onde prendere il mare ad Alessandretta. Ecco il perchè il governo Francese divisava di stabilire un nuovo consolato a Mussol; misura, che poi non venne altrimenti effettuata, mentre, al dire dei pubblici fogli, sembra avere incontrato qualche difficoltà da parte della sublime Porta.

Il governo Inglese prendeva un' altra più importante determinazione. Concepito il pensiero della navigazione dell' Eufrate, immaginò ben anche, che Bagdad potesse diventare il centro di tutto il commercio della Persia.

Non sarà necessario rammentare quan-

(*) Galignani's Messenger, 1° *Marzo* 1842.

to Bagdad sia felicemente situata sul Tigri, — a pochi passi dal confine Persiano e quasi a contatto immediato col fiume gemello; — al quale, se già non lo riunisce, lo può agevolmente congiungere un brevissimo canale. Per tal modo una, e la stessa via, servirebbe ai trasporti della Persia, delle Indie, e della China.

Quindi a Bagdad l'Inghilterra spediva un console. All'effetto poi, che i popoli, fra i quali egli dee vivere, concepissero condegna idea della potenza e della generosità della nazione ch' ei rappresenta, gli assegnò un'annuo stipendio di 150,000 franchi. Volle altresì che la sua dimora fosse uno splendido palazzo. Una guardia militare di cinquant' uomini vigila sulla di lui personal sicurezza, ossivvero aggiunge al fasto della sua missione.

Niun dubbio perciò, che prima o poi il commercio della Persia s'abbia a seguitare il corso dell'Eufrate, risalendo il fiume fino ad Aleppo, d' onde le merci verranno respinte al vicino scalo d'Alessandretta, e colà imbarcate sul Mediterraneo. Il di più nel seguente Capitolo.

CAPITOLO XXV.

DELLA NAVIGAZIONE DELL' EUFRATE.

Il commercio delle Indie e della China, transitando pel Golfo Arabico, egli è chiaro, averne la chiave colui, che regge o che reggerà i destini dell'Egitto.

Un politico sconvolgimento lo potrebbe intercettare. L' arbitraria imposizione d' un dazio di transito ingiusto, o soverchiamente oneroso, lo potrebbe respingere nell' antica via marittima intorno alla punta d' Africa. Ciò tornerebbe a pregiudizio manifesto dell' Inghilterra e dell' Europa intera. Se importa che il commercio séguiti la via più diretta, perchè ella è sempre la più economica, importa poi sommamente che queste comunicazioni, una volta stabilite, non vengano turbate. Ne soffrirebbero tutti gl' interessi. Il danno sarebbe immenso ed universale.

L' Inghilterra, la quale, in ragione dei suoi rapporti e dei suoi vasti possessi nell' Asia, è più d'ogni altra potenza interessata a ristabilire le antiche linee di comunicazioni dirette sopra basi stabili e permanenti, dovea naturalmente, fra i casi possibili, contemplare anche quello d'una eventualità qualunque, che impedisse il transito per l'Egitto. Ad un guajo ipotetico e remoto, volle, con prudente antiveggenza, provvedere un pronto ed efficace rimedio. Alle sue indagini offriva soddisfacente soluzione il progetto di navigare su per l' Eufrate; progetto, che altronde non è nuovo. Il lettore non avrà forse dimenticato ciò, che dissi in proposito al Cap. V. La strada in esame è appunto quella già battuta dagli Arabi pel commercio delle Indie e della China, di cui stabilirono l' emporio a Bassora.

Entrando dal Golfo Persico per la comune imboccatura dell' Eufrate e del Tigri, questa via commerciale offre il singolar vantaggio di traversare una delle più vaste e più fertili parti dell' Asia. Ho già detto, come Bagdad situata in riva al Tigri si trovi a contatto col confine Persiano da

un lato, e coll' Eufrate dall' altro. Vuolsi che anche adesso esista un canale di congiunzione fra i due fiumi; ma non ne ho sicura contezza. Ad ogni modo, essendo minima la distanza, sarebbe breve e facile lavoro.

Bagdad sarà dunque centro al commercio della Persia. Quindi gl' invii da quel regno, non che le spedizioni della China e delle Indie, tutte indistintamente rimonteranno l' Eufrate fino ad Aleppo. Il tragitto da quest' ultima città fino ad Alessandretta, è di poche miglia ed in perfetto piano. Un tronco di strada ferrata metterebbe Aleppo a sole due ore di distanza dal mare.

I vantaggi che offre questa linea, la renderanno probabilmente la più frequentata. Ella è ad un tempo più breve, e più sicura dell' altra pel Golfo Arabico. Infatti qui non regna il mortifero *simoun*; qui non imperversano spaventose procelle; qui non minacciano scogli a fior d' acqua. Ma per altra parte obiettasi la siccità, che regna in alcune stagioni dell' anno; soprattutto furono indicati certi punti pericolosi, — specie di cateratte —, difficili o impos-

sibili a superarsi da barche onuste di merci.

Il governo Inglese ordinò esatte indagini. Il di loro resultato non è mai stato fatto di pubblica ragione. Ma da quel poco, che così alla sfuggita accennarono i giornali letterarj e politici, e da quello che trapelò da private sorgenti, emerge che la navigazione a vapore, con battelli piatti di ferro fuso, potrà essere agevolmente spinta fino ad Aleppo. Cogli accennati battelli appunto furono fatti i primi esperimenti. Pochi lavori e moderata spesa si richiedono, per appianare gli esagerati ostacoli di quelle cateratte, che tanto ne sgomentavano da lontano, e che, esaminate da vicino, più non sgomentano. In quanto al volume delle acque, sembra sufficiente, perchè in ogni stagione dell' anno si possa giungere ad Aleppo. Ma quand' anche dovesse notabilmente diminuire per insolita rarità delle pioggie, le spedizioni d' urgenza potrannosi sempre avviare per lo stretto di Bab-el-mandel.

CAPITOLO XXVI.

DELLA RINNOVATA IMPORTANZA DEL MEDITERRANEO. DEL COMMERCIO DELLE INDIE IN ITALIA, E DE' SUOI PROBABILI EFFETTI. DELLA MONARCHIA AUSTRIACA, E DELLA TOSCANA.

Tutto ciò che trovasi fuor di sesto, ha una naturale tendenza a rientrare nel suo stato normale. Questa legge ha forza nel mondo fisico, come nel mondo morale.

Immaginiamo un esempio. Io mi trovo a Parigi. Debbo ricevere una scatola da Londra. Ma, essendo chiusa la solita strada, essa non mi può giungere, se non se per la via di Marsiglia. Dirò, essere questo uno stato anomalo, violento, impossibile a perdurare. Profetizzerò, che, prima o poi, dovrà cessare un giro così lungo e fastidioso. Senza potere precisare il *quando*, sarò certo, che la roba mandata da Londra dovrà alla fin fine pas-

sare, non già da Marsiglia, ma bensì da Calais o da Boulogne.

Ora contempliamo un altro analogo caso.

Ho il mio domicilio a Trieste. Colà potrei far venire uno scialle direttamente da Cachemire per la via d' Aleppo, in trenta giorni, pagando cinque o sei fiorini di porto. M' increscerà dunque assaissimo, doverlo prima far dirigere verso un porto delle Indie; poscia viaggiare per mare intorno all' Africa; aspettarlo un anno intero; riceverlo da Londra, e soffrire decuplate le spese. Il mio scialle costerà moltissimo, soltanto perchè avrà assai inutilmente compiuto il giro di mezzo il mondo. Dirò sempre, che alla lunga le cose non possono rimanere su questo piede. Se non oggi, domani; fra un anno; fra dieci; fra cento; ma un tempo dee venire, in cui lo scialle potrà essere ricevuto a Trieste per la via la più breve e la più economica.

Ogni cosa in questo mondo ha un proprio livello. Se lo perde, lo ricerca, e lo ritrova. Quindi, laddove è possibile o di ripristinare, ovvero di aprire delle comunicazioni dirette, quandochessia — quelle indi-

rette, — comecchè più lunghe e dispendiose, — debbono indubitatamente, necessariamente essere abbandonate.

Questa tesi, — applicata al commercio orientale, — è stata discussa ed illustrata nelle precedenti pagine. I fatti han servito d'appoggio alle teorie. La navigazione del Golfo Arabico ha preso piede. Non andrà guari, che sarà attivata quella dell' Eufrate. Le ricche merci della China, gli aromi dell' Arabia, le gemme, le spezierie delle Indie, i preziosi tessuti della Persia, gl' infiniti prodotti naturali ed artefatti dell'Asia intera, torneranno come una volta a transitare dall' Egitto e dalla Siria. Il movimento sarà continuo, immenso, e farà capo nel Mediterraneo, che quindi riacquisterà l'antica supremazía su tutti i mari del mondo.

Questa grande rivoluzione commerciale, — che non si prepara soltanto, ma che si è in parte già effettuata, — è senz'alcun dubbio l' avvenimento il più rimarchevole dei tempi moderni. Fausto soprattutto ed avventuroso dee reputarsi per l' Italia. Le antiche memorie, e forse anche i moderni bisogni, la richiamano del pari a pro-

fittarne. La sua felice situazione, che abbraccia due mari; la vasta estensione del suo littorale; la frequenza dei suoi porti, la invitano alla navigazione ed al commercio. Ne vuolsi dimenticare, come ella non abbia mai *realmente* prosperato, se non se per questi due mezzi. Le più belle pagine della sua storia sono quelle, ove si trovano registrati i suoi fasti marittimi e commerciali.

In qual' epoca infatti fu l' Italia più fiorente e più ricca, che nel medio evo? Le forme democratiche, prevalenti in quei secoli, eran feconda semenza di perpetui scompigli; e pure, malgrado il germe di dissoluzione, che le repubbliche Italiane portavano nel proprio seno, poterono elleno vivere e cumular tesori. Una breve tregua ai disordini serviva a rimarginar le ferite. Prova questa, evidente e luminosa, della forza, della vitalità, che il commercio e l'industria infondono negli stati.

Ora, se in tanta opulenza sorgeva l' Italia, allorchè le case istesse, ridotte a fortilizj, tacitamente accusavano l' autorità inabile a tutelare i deboli contro la violenza dei forti; quanto è più ampia la messe, ch' ella potrà raccogliere adesso?

La fiducia, la sicurezza sono l'anima del commercio. Nei nostri tempi, tranquilli e pacifici, lo spirito di parte, — se pure esiste, — è impotente a sconvolgere l'ordine pubblico. Nessuno si corica col dubbio, che all' indomani prevalga or una, or un'altra fazione. Nessuno teme, che i suoi nemici lo possano privar di vita, togliergli le sostanze, o cacciarlo di patria. Ei non paventa di vedere rovinati i suoi traffici, distrutte le sue officine, arse le abitazioni, o saccheggiati i magazzini. Ogni cittadino può tranquillamente vacare alle sue faccende; intavolare negozj; intraprendere specolazioni; formare piani per l'avvenire, difeso contro ogni ingiusta aggressione, protetto contro ogni illegale violenza.

Questi benefizj, — forse non bastantemente apprezzati, perchè, la Dio mercè, non abbiamo sperimentato gli estremi opposti; — pure sono tali, da porger fondadata lusinga, che l'Italia non trarrebbe adesso dal commercio delle Indie minori vantaggi di quelli, che ne ricavò in passato, allorquando lo coltivava sotto men favorevoli auspicj.

Trieste e Venezia, — situate quasi di

faccia alla Siria ed all' Egitto, — sembrano due bocche dalla natura stessa destinate ad alimentare la Germania, la Lombardía, e la Svizzera colle merci dell' Oriente. Milano, congiunta con Venezia, stante una rotaja di ferro, diventerà essa pure un porto di mare. Ricevendo direttamente le sete greggie dalla China, dalle Indie, e dalla Persia, ve le ritornerà decuplate in valore per opera delle sue telaja. Vienna, non che le altre principali città della Monarchía, saranno, pel medesimo mezzo, poste a breve distanza da Trieste.

Se grandi preveggo i vantaggi di questo commercio per l' impero Austriaco in generale, massime pel regno Lombardo-Veneto, non minori saranno pel rimanente dell' Italia. Fra questi vantaggi vuolsi principalmente annoverare l' impulso, che riceverà l' industria fabbriciera.

Nella prima parte del presente saggio abbiam veduto, come la necessità di creare dei mezzi di ricambio si facesse imperiosamente sentire in tutti quei paesi, nei quali a vicenda fiorì il commercio coll' Asia meridionale. Così l' industria prese un prodigioso sviluppo in Egitto sotto i Tolomei,

e vi si perpetuò anche sotto il dominio Romano. Così surse maestra a Bisanzio. Così nel medio evo primeggiava in Italia; e così finalmente si è fatta gigante in Inghilterra.

Le medesime cause debbono, ad un bel circa, invariabilmente produrre i medesimi effetti. Niun dubbio, che anche in Italia si anderà a mano a mano risvegliando quell' attivo spirito d' intrapresa e di specolazione, che aguzza gl' ingegni, ed addestra le braccia, che vivifica i popoli, ed arricchisce le nazioni.

Che il commercio diretto colle Indie sia per riattivarsi in Italia, ell' è cosa certa, anzichè probabile. Non ne conseguita però, che si debbano precisamente rinnovare le circostanze del medio evo. Il commercio orientale non sarà, nè può essere adesso, come allora, un monopolio esclusivamente Italiano. Vi prenderanno parte tutti i popoli marittimi dell' Europa. Ma l' Italia avrà, sopra gli altri, l' insigne vantaggio che le assicura la sua geografica posizione. I suoi porti dominano lo sbocco dell' Italia stessa, della Svizzera, e di tutta la Germania. Quindi provvederà ai bi-

sogni di circa ottanta milioni d'individui. Le merci della Persia potranno giungere in quaranta giorni a Trieste. Quelle spedite dalla China o dalle Indie, per la via di Suez, ne impiegheranno dagli ottanta ai sessanta per arrivare a Livorno, a Napoli, o a Genova.

Egli è chiaro perciò, che la Svizzera, la Germania, ed i limitrofi paesi cesseranno di ricorrere ai mercati dell' Inghilterra, ogni qual volta potranno più sollecitamente ed a minor costo approvvisionarsi sui nostri.

Se abbiamo *ottanta milioni* di consumatori da provvedere colle merci dell'Asia, non ha poi limite lo sfogo, che l' Asia stessa offre ai prodotti del nostro suolo e della nostra industria. Contammo 300 milioni d'abitatori nella China, 200 nelle Indie.

Le fabbriche della Germania emulano quelle dell' Inghilterra, e, con qualche rara eccezione, non hanno a temerne la concorrenza, sia per il prezzo, sia per la qualità dei generi. Non meno sviluppata è l' industria nel regno Lombardo-Veneto. Ivi dunque i mezzi di ricambio già esistono. Non sono da crearsi.

Ma gli effetti del commercio di che tratto, non saranno per ciò meno benefici in quegli altri stati d' Italia, ove l' industria trovasi forse meno avanzata. A cagion d' esempio parlerò della Toscana:

Le fabbriche di Firenze non caddero, se non che quando mancò loro lo sfogo. Riaperti gli antichi mercati, acquistata la certezza d' un esito pronto e favorevole, risorgeranno gli abbandonati opificj, si ripopoleranno le deserte officine. Allora forse si verificherà la predizione del Dott. Bowring (*). Diceva egli, che la Maremma, colle sue mofete, co' suoi lagoni (le di cui evaporazioni ponno dar moto a migliaja di macchine), sembra dalla natura stessa predestinata a diventare il centro d' una immensa operosità industriale.

Questa operosità medesima mirabilmente coadjuverebbe, non solo ad agevolare una grande e generosa intrapresa, ma forse anche ne affretterebbe il compimento. Ove alletta il guadagno, gli ostacoli si superano con sorprendente rapidità.

Del rimanente, la Toscana offre anche

(*) Statistica Commerciale della Toscana.

adesso non lieve copia d'articoli ben adattati a trovar rapido e costante smercio nelle Indie. Citerò i coralli, i lavori d'alabastro, i marmi, le tavole di scagliola, i mosaici in pietre dure, le treccie di paglia, gli olj, le paste, la carta, i liquori ec. ec.

Livorno, ampliata ed abbellita dalla munificenza del regnante Sovrano, vedrebbe allora la sua prosperità appoggiata sopra nuova e più ampia base. La sua raddoppiata prosperità refluirebbe fin negli angoli i più remoti del Granducato. L'opulenza si diffonderebbe per tutte le classi; e l'epoca, in cui si desse mano all'esecuzione d'un consimile progetto, non rimarrebbe per certo dimenticata nei fasti d'un regno per tanti titoli glorioso.

CAPITOLO XXVII.

CONCLUSIONE

Il commercio, mentre cambia il suo corso, è simile ad un fiume straripato. Non si possono raccogliere le sue onde fecondatrici, senza opportunamente incanalarle.

Benedetta, immortale sarà la gloria di quei sovrani, che prenderanno l'iniziativa d'una tanta intrapresa! Gloria benedetta dai popoli, perchè non costa nè lagrime, nè sangue. Nè sarà il beneficio limitato alla monarchía Austriaca, alla Toscana, a questo o quello stato, a tale o tal'altra provincia. Abbraccierà la Penisola intera. Sarà gloria immortale, perchè avviato il commercio delle Indie per la strada più breve ed economica, tanto meno è temibile che nuove rivoluzioni l'ab-

biano a rigettare in una via artificiale, inquantochè egli è nell'interesse dell' Europa intera il non distorlo da quel naturale suo letto, pel quale adesso, dopo tanti secoli, ricomincia a fluire.

Mal converrebbe ad oscuro ed ignoto omicciattolo, qual io sono, voler insegnare ai maestri. Altri suggeriranno per quali mezzi il commercio delle Indie, che ora fra noi si risveglia, possa meglio attivarsi a Trieste ed a Genova, a Livorno ed a Napoli.

A me basta avere richiamato la pubblica attenzione sopra un soggetto, che del pari interessa tutti i governi e tutte le popolazioni dell' Italia. Felice me, se con questa povera fatica avrò in qualche piccola parte potuto contribuire ad un resultato, sotto ogni rapporto desiderevole.

POST SCRIPTUM

Dopo avere scritto quanto precede, imparo che il carico della nave — *il Bengalese* — giunto da Bombay a Suez nel Febbrajo di quest' anno 1842, non fu, come dissi al Cap. XVI, e come erroneamente asserirono i pubblici fogli, venduto ad Alessandria. Venne anzi diretto a Trieste, ove giunse felicemente il dì 8 Aprile. Così quel principale emporio marittimo della monarchía Austriaca, ha il vanto d' essere stato il primo fra i nostri porti a riannodare rapporti diretti colle Indie per la via del Mar Rosso.

Non son corvi che volano, ma bensì navi che solcano i flutti; e con un celebre Romano mi sia lecito esclamare: « *Accipio augurium* ».

FINE

INDICE

DELLE MATERIE CONTENUTE NEL PRESENTE VOLUME.